

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXI. — Wydana i rozesłana dnia 22. sierpnia 1912.

---

**Treść :** № 170. Rozporządzenie, którem wydaje się postanowienia o dopuszczaniu do żeglugi statków handlowych morskich, o zarządzeniach dla bezpieczeństwa i o służbie na statku.

---

## 170.

### Rozporządzenie Ministerstwa handlu z dnia 19. sierpnia 1912,

którem wydaje się postanowienia o dopuszczaniu do żeglugi statków handlowych morskich, o zarządzeniach dla bezpieczeństwa i o służbie na statku.

#### Wstęp.

##### § 1.

**Statki, podlegające niniejszemu rozporządzeniu.**

Postanowienia niniejszego rozporządzenia należy stosować od wszystkich statków handlowych morskich (statków dla podróży i statków towarowych) o pojemności większej niż 50 zarejestrowanych ton brutto.

##### § 2.

**Statki dla podróży.**

Za statki dla podróży uważa się te statki handlowe morskie, które służą do przewożenia podróżnych na podstawie rozkładu jazdy, albo które mają na pokładzie równocześnie więcej niż dziesięciu podróżnych. Żeglarzy, zabranych z powrotem do domu, obywateli państwa bez środków do życia i dezertków, jakoteż osób, zabranych przez statek w przypadkach nagłej potrzeby, nie uważa się za podróżnych po myśli niniejszego rozporządzenia.

##### § 3.

**Transporty rządowe.**

Statki, używane wyłącznie do przewożenia wojska i materiałów wojennych lub do innych transportów w służbie rządowej, wyjęte są w czasie takiego ich użycia z pod postanowień niniejszego rozporządzenia.

##### § 4.

**Obszary żeglugi.**

O ile w niniejszym rozporządzeniu czyni się różnicę między statkami, odbywającymi żeglugę daleką, a statkami, odbywającymi wielką żeglugę nadbrzeżną, tudzież statkami, odbywającymi małą

żeglugę nadbrzeżną, stanowi wówczas miarę istotne używanie statków na jednym z tych obszarów żeglugi, bez względu na kategorię, do jakiej statki te należą na zasadzie ustawy o rejestrowaniu z dnia 7. maja 1879, Dz. u. p. Nr. 65. Pod względem rozgraniczenia przytoczonych obszarów żeglugi obowiązują przytem postanowienia ustawy o rejestrowaniu.

#### § 5.

#### **Dodatek do rozporządzenia.**

„Przepisy o budowie, urządzeniu statków oraz o zaopatrzeniu ich w przybory“, dołączone w dodatku, stanowią istotną część składową niniejszego rozporządzenia i są obowiązujące dla wszystkich statków, podlegających jego przepisom.

Przepisy te zawierają także wyjątki i ułatwienia dla statków, które zbudowano przed ogłoszeniem niniejszego rozporządzenia.

Prócz tego Władza morska jest upoważniona do ewentualnego uwolnienia statków tego rodzaju od kosztownych nowych przeróbek w razie, jeżeli urządzenie ich i zaopatrzenie odpowiada w przybliżeniu przepisowi.

### **Część I.**

### **Dopuszczenie okrętów do żeglugi.**

#### **Rozdział I.**

#### **Poświadczenie dopuszczenia i oględziny statków.**

#### § 6.

#### **Poświadczenie dopuszczenia.**

Statki, podlegające przepisom niniejszego rozporządzenia, mogą tylko wtedy przedsięwziąć podróż, jeżeli zaopatrzone są w poświadczenie dopuszczenia, wystawione według załącznika 1 (A lub B). W celu uzyskania poświadczenia dopuszczenia należy wykazać:

- a) co do statków dla podróży, z wyjątkiem statków dla podróży, przeznaczonych dla małej żeglugi nadbrzeżnej, które nie wiozą podróży na leżach do spania pod pokładem, że odpowiadają one wymogom celem uzyskania i utrzymywania klasy najwyższej zakładu klasyfikacyjnego, uznanego przez Ministerstwo handlu, co do wszystkich innych statków, że odpowiadają wymogom dla bezpośrednio niższej klasy takiego zakładu,
- b) co do wszystkich statków, że odpowiadają osobnym postanowieniom, wydanym w niniejszym rozporządzeniu względem budowy, urządzenia, zaopatrzenia w przybory oraz względem innych właściwości statków, jakoteż względem pełnienia służby, nadto, że odpowiadają istniejącym oprócz tego odnośnym przepisom oraz ogólnym warunkom, wymagany na morzu.

## § 7.

**Oględziny statków.**

Oględziny statków mają stwierdzić, że wypełniono warunki, potrzebne do wystawienia poświadczenia dopuszczenia. Statki, które należą do wymaganej w § 6., lit. a, klasy uznanego zakładu klasyfikacyjnego, należy oglądać tylko o tyle, o ile ustalone w § 6. warunki, potrzebne dla udzielenia poświadczenia dopuszczenia, przewyższają zakres wymagań, stawianych przez odnośny zakład klasyfikacyjny.

Postanowienia niniejszego rozporządzenia nie naruszają przepisów o ustawowem badaniu kotłów.

## § 8.

**Czas oględzin.**

Oględziny statku odbywają się przed pierwszym oddaniem statku na usługi, zaś co do statków, nabytych za granicą, przy pierwszym zawinięciu do przystani ojczystej. Oględziny te powtarza się odnośnie do statków dla podróży co dwa lata, co do statków towarowych co cztery lata, tudzież bez względu na te terminy po ciężkich uszkodzeniach lub po dokonaniu istotnych zmian w budowie albo w urządzeniu statku.

Właściciel statku obowiązany jest donieść Władzy morskiej o każdym ciężkim uszkodzeniu statku oraz o istotnych zmianach w budowie lub w urządzeniu statku.

Każde następne oględziny odnoszą się w tych wszystkich przypadkach, w których z takiego samego powodu lub w czasie przepisany zbała statek uznany zakład klasyfikacyjny, tylko do tych warunków, których istnienia nie stwierdził tenże zakład.

Badania, dokonane za granicą przez znawców uznanego zakładu klasyfikacyjnego, uważa się na równi z badaniami, dokonanymi w tutejszych krajach.

## § 9.

**Władza skuteczniająca oględziny.**

Oglądanie statków i wystawianie dla nich poświadczenia dopuszczenia należy do Władzy morskiej w Tryeście; odnośnie jednak do tych statków, dla których Tryest nie jest przystanią ojczystą i które według rozkładu jazdy nie zatrzymują się w Tryeście, powołany jest do owych czynności ten kapitanat portowy i sanitarny morski, w którego okręgu leży przystań ojczysta.

**Instrukcja.**

Bliższe postanowienia o skutecznianiu oględzin określi osobna instrukcja, którą wyda Władza morska.

Wszelkie odstępstwa od przepisów o budowie, urządzeniu i zaopatrzeniu statków w przybory, na które zezwolono po myśli § 5. tego rozporządzenia, należy uwidaczniać na stronie 2—4 poświadczenia dopuszczenia.



## § 10.

**Prośba o wystawienie poświadczenia dopuszczenia.**

Właściciel statku winien wnieść do właściwej władzy prośbę o oględziny statku i wystawienie poświadczenia dopuszczenia przynajmniej na ośm dni przed zamierzonym użyciem statku. Do prośby należy dołączyć następujące dokumenty:

- a) Plany budowy statku i maszyny, uwidoczniające pomiary i wytrzymałości materiałów, potrzebne do oceny wytrzymałości budowy albo, — w razie, jeżeli statek sklasyfikował uznany zakład klasyfikacyjny —, świadectwo klasyfikacji.
- b) Świadectwo budowy i ładowności statku oraz tabelę pomiarów.
- c) Po dwa egzemplarze planu urządzenia każdego pokładu, na którym powinny być odmierzone miejsca do podróży i do przechadzki dla podróżnych. Na planie pokładu muszą być wyrysowane oprócz ubikacji dla podróżnych, świetlni, włazów i schodów także wszelkie inne ubikacje lub powierzchnie, jakoteż wszystkie części, które przy pomiarze należy odjąć z rachuby, nadto muszą być odnośnie do każdej odosobnionej ubikacji dla podróżnych i odosobnionej części pokładu uwidocznione wymiary i ilość podróżnych, obliczona na tej podstawie.

Nadto należy uwidocznić rozkład wszystkich leż do spania, drzwiczek wahadłowych lub innych urządzeń do przewietrzania, ubikacji dla załogi, lokali dla chorych oraz wszystkich znajdujących się na pokładzie wychodków i umywalni.

- d) Plan łodzi (jeżeli rozmieszczenia łodzi nie wyrysowano już na jednym z planów pokładów dla podróżnych), uwidoczniający rodzaj każdej łodzi, wymiary i obliczoną na podstawie tychże ilość osób, przypadającą na każdą łódź, tudzież opis pojemności łodzi pomocniczych.
- e) Odnośnie do statków, których pojemność wynosi więcej niż 1000 ton zarejestrowanych brutto, plany instalacji maszyn głównych i pomocniczych, ogólny opis urządzeń do oświetlania i przewietrzania, ewentualnych przyrządów do odkażania tudzież przyborów do gaszenia ognia i pompowania wody, w końcu schematyczny szkic przedziałów, nieprzepuszczających wody (przepierzeń, cystern, kanału wału śruby), przewodu z rur przeciekowych przy pompach parowych oraz rozmieszczenia ręcznych pomp odwadniających.
- f) Poświadczenie zapłacenia należności w pocztowej Kasie oszczędności (porównaj § 29.).

Dokumenty, wymienione pod c, d, e i f przechowuje się w celu późniejszej kontroli u Władzy morskiej, resztę zwraca się właścicielowi statku.

## § 11.

**Przygotowanie statku.**

Właściciel statku obowiązany jest przygotować statek lub części jego, które ma się oglądać, do pierwszych oględzin, jakoteż do oględzin późniejszych i poczynić potrzebne zarządzenia w celu ułatwienia przystępu do wszystkich ubikacji. Może on w dowolnym czasie w ciągu roku, w którym statek ma być oglądnięty, żądać oglądnięcia go częściowo, aby poddać oględzinom dokonane większe naprawy lub roboty w celu utrzymania statku w dobrym stanie, przy danej sposobności zaś wypróbnione węglarnie, otwarte cylindry i tym podobne; krok ten może go zwolnić od przygotowywania tego rodzaju części statku lub maszyn do oględzin peryodycznych.

## § 12.

**Obowiązek udzielania pomocy i wyjaśnień.**

Właściciele statków, komendanci i kierujący maszyniści na pokładzie obowiązani są udzielać pomocy przy uskutecznianiu oględzin, słuchać wszelkich odnoszących do tego zarządzeń oglądającego statek i udzielać żądanych przez niego wyjaśnień.

## § 13.

**Postępowanie w razie dostrzeżenia usterek.**

Jeżeli przy oględzinach statku spostrzeże się, że tenże nie odpowiada ogólnym lub szczególnym warunkom, przepisany w niniejszym rozporządzeniu dla wystawiania lub odnawiania poświadczenia dopuszczenia, wówczas oglądający statek winien wydać pismne zarządzenie celem usunięcia stwierdzonych usterek oraz celem wykonania potrzebnych do tego robót i napraw, tudzież celem nabycia potrzebnych rzeczy; zarządzenie to winien wręczyć komendantowi lub znajdującemu się na pokładzie jego zastępcy. Może ono zawierać także ograniczenie dopuszczalnej ilości podróżnych lub zakaz przewozu podróżnych.

## § 14.

**Prawo zażalenia się, komisya rzeczoznawców.**

Właściciel statku lub komendant mają prawo wnieść w ciągu 14 dni przeciw zarządzeniu oglądającego statek zażalenie do władzy, uskuteczniającej oględziny, która musi w ciągu 24 godzin wydać w tym względzie orzeczenie lub dokonać komisjonalnych oględzin statku. Na podstawie wyniku tych oględzin komisjonalnych musi się w ciągu dalszych 24 godzin wydać orzeczenie, załatwiające daną sprawę. Do tego 24godzinnego czasokresu nie wlicza się niedziel oraz dni świątecznych. Jeżeli właściciel statku lub komendant przy wniesieniu zażalenia postawi wniosek o oględziny komisjonalne, władza, uskuteczniająca oględziny, ma obowiązek je zarządzić.

## § 15.

**Skład komisji rzeczoznawców i jej postępowanie.**

Komisja składa się z urzędnika, wydelegowanego w tym celu przez władzę, uskuteczniającą oględziny, i z dwóch rzeczoznawców, z których jednego mianuje władza, uskuteczniająca oględziny, drugiego zaś właściciel statku lub komendant. Do rozpraw tej komisji należy zaważać właściciela statku lub kapitana, jakoteż oglądacza statku, którego zarządzenia uległy zaczepieniu. Kierujący komisją winien zapisać w protokole wywód oględzin komisyjnych oraz, o ile nie przyjdzie do zgodnego wyrażenia opinii przez komisję, zapatrywanie każdego z rzeczoznawców. Koszta oględzin komisyjnych winien ponieść właściciel statku, jeżeli oględziny te zarządzono wskutek jego wniosku oraz jeżeli obaj rzeczoznawcy co do istoty rzeczy uznali za słuszne zarządzenia, wydane przez oglądającego statek.

## § 16.

**Rozstrzygnięcie władzy, odwołanie.**

Władza, uskuteczniająca oględziny, rozstrzyga o zażaleniu właściciela statku według swobodnego uznania. Orzeczenie należy na żądanie udzielić właścicielowi statku lub komendantowi na piśmie wraz z powodami.

Przeciw rozstrzygnięciom kapitanatów portowych i sanitarnych morskich można wnieść dalsze odwołanie do Władzy morskiej tylko wtedy, jeżeli na podstawie zaczepionego rozstrzygnięcia należałoby poczynić takie zarządzenia, których koszta przenoszą 1000 K. Przeciw rozstrzygnięciom Władzy morskiej wolno, bez względu na to, czy wydano je w instancji pierwszej czy drugiej, wnieść dalsze odwołanie do Ministerstwa handlu tylko wtedy, jeżeli zarządzenia, które polecono w nich poczynić, powodują koszta, przewyższające 10.000 K.

Władza morska winna rozstrzygnąć odwołania tego rodzaju w ciągu dni 14, zaś Ministerstwo handlu w ciągu trzech tygodni od dnia wniesienia zażalenia, w przeciwnym bowiem razie należy uważać zaczepione zarządzenie za uchylone. Odwołania należy wnosić za pośrednictwem władzy, uskuteczniającej oględziny, i trzeba je zaopatrzyć w wszystkie dokumenty, potrzebne do oceny danego przypadku.

## § 17.

**Wykonanie zarządzeń.**

Zarządzenia oglądającego statek, przeciw którym nie wniesiono zażalenia lub które potwierdzone zostały prawomocnem rozstrzygnięciem władzy, uskuteczniającej oględziny, albo władzy przełożonej, musi się wykonać w ciągu oznaczonego czasokresu, w przeciwnym bowiem razie władza, uskuteczniająca oględziny, może odmówić wystawienia lub odnowienia poświadczenia dopuszczenia albo też



może odebrać wystawione już poświadczenie dopuszczenia.

Odnosnie do statków dla podróжных można, odpowiednio do rodzaju stwierdzonych wadliwości, zamiast odmówienia lub odebrania poświadczenia dopuszczenia wydać także zakaz przewożenia podróжных albo ograniczyć dopuszczalną ilość podróжных.

## § 18.

**Wystawienie, czas ważności i odebranie poświadczenia dopuszczenia, certyfikaty dla statków obcych.**

Poświadczenie dopuszczenia wystawia się w dwóch wygotowaniach, z których jedno musi się przechowywać na statku, na statkach zaś dla podróжных musi się je wywiesić w sposób widoczny na miejscu dla każdego dostępnem.

Czas ważności jego wynosi odnośnie do statków dla podróжных dwa lata, odnośnie zaś do statków towarowych cztery lata.

Po upływie tych czasokresów trzeba poświadczenie dopuszczenia odnowić na podstawie ponownych oględzin statku.

Poświadczenie dopuszczenia można oprócz przypadku, wymienionego w § 17., odebrać także wtedy, gdy w urzędzeniu, zaopatrzeniu w przybory i w stanie statku, dla którego wydano to poświadczenie, okażą się później takie zmiany lub wadliwości, które zagrażają bezpieczeństwu statku oraz znajdujących się na nim osób.

Poświadczenie dopuszczenia odbiera ta sama władza, która je wystawiła.

Skoro orzeczenie, zarządzające jego odebranie, doręczy się właścicielowi statku lub komendantowi, musi się zwrócić oba wygotowania poświadczenia dopuszczenia władzy, która to poświadczenie wystawiła.

Odnosnie do statków, świeżo nabytych zagranicą, uznaje się aż do czasu przybycia ich do przystani ojczystej ważność certyfikatów obcego państwa, w którym obowiązują równoznaczne przepisy o wystawianiu poświadczeń tego rodzaju.

## Rozdział II.

### Oględziny przed odjazdem.

## § 19.

**Czas.**

Urząd portowy w przystani odjazdu winien poddać „ogłędzinom przed odjazdem“ statki dla podróжных, odbywające żeglugę daleką, przed wyruszeniem w każdą drogę, statki dla podróжных, odbywające wielką i małą żeglugę nadbrzeżną, co trzy miesiące, zaś statki towarowe wszelkiego rodzaju co sześć miesięcy.

Urząd portowy ma prawo z przyczyn szczególnych przedsiębrać oględziny także przed upływem ustanowionych w tym celu czasokresów.

Jeżeli statek podczas podróży zawija do kilku przystani austriackich albo jeżeli podróż odbywa się tam i z powrotem jedynie między przystaniami tego rodzaju, wówczas należy przedsięwziąć oględziny przed odjazdem tylko w tej przystani, z której statek w podróż wypływa.

Statki, utrzymujące ruch między przystaniami austriackimi i węgierskimi, należy poddać oględzinom przed odjazdem w tej przystani kraju ojczystego, z której taki statek wypływa.

#### § 20.

#### **Dokonanie i wywód oględzin.**

Urząd portowy winien przy oględzinach tych po wglądnięciu w poświadczenie dopuszczenia oraz w wywód ostatnich oględzin przed odjazdem upewnić się co do tego, że dokładnie zastosowano się do wszystkich zarządzeń, wydanych w tym wywodzie, oraz do przepisów ogólnie obowiązujących i że statek w ogóle jest odpowiednio urządzony, zaopatrzony w przybory, załogę i żywność oraz odpowiednio załadowany.

Oględziny należy przedsięwziąć w ten sposób, aby nie spowodować zwłoki w odjeździe.

Co do wyniku oględzin przed odjazdem należy wydać dla statku „wywód oględzin“ według załącznika 2., którego kopię należy przesłać tej władzy, która wystawiła poświadczenie dopuszczenia.

#### § 21.

#### **Postępowanie w razie stwierdzenia wadliwości.**

Jeżeli przy oględzinach przed odjazdem dostrzeże się wadliwości, urząd portowy winien zażądać ich usunięcia. Polecenie to trzeba, o ile to jest możliwe, spełnić natychmiast.

Jeżeli się rozchodzi o wadliwości, które przeszkadzają sprawności statku na morzu lub zagrażają bezpieczeństwu znajdujących się na nim osób, natenczas winien urząd portowy, o ile wadliwości tych natychmiast się nie usunie, odpowiednio do rodzaju ich i doniosłości zabronić odjazdu statku i zabierania podróźnych lub ograniczyć ilość tych ostatnich.

W celu usunięcia takich wadliwości, które nie przeszkadzają sprawności statku na morzu lub nie zagrażają bezpieczeństwu znajdujących się na nim osób, może urząd portowy wyznaczyć czasokres, nie przekraczający trzech miesięcy, o ile wadliwości tych nie można natychmiast usunąć. Jeżeliby wadliwości odnosiły się do urządzeń dla podróźnych, wówczas urząd portowy może tymczasowo zarządzić odpowiednie zmniejszenie ilości podróźnych.

W wszystkich przypadkach ma urząd portowy zawiadomić o swoich zarządzeniach tę władzę, która wystawiła poświadczenie dopuszczenia.

#### § 22.

#### **Środki prawne.**

Komendant ma prawo, w razie zabronienia odjazdu lub zabrania podróźnych, albo w razie ograniczenia ilości podróźnych, zażądać natychmiastowego zbadania statku na miejscu przez



komisyę lub wnieść do Władzy morskiej odwołanie przeciw wydanym zarządzeniom.

Komisya ma się składać z kierownika urzędu portowego i z dwóch rzeczoznawców, z których jednego mianuje urząd portowy, drugiego zaś komendant.

Komendantowi przysługuje prawo wniesienia w ciągu 14 dni, licząc od chwili doręczenia rozstrzygnięcia, odwołania do Władzy morskiej przeciw ponownemu rozstrzygnięciu urzędu portowego, wydanemu na zasadzie wyводу komisyi, oraz przeciw rozstrzygnięciom, które nie zawierają zakazu odjazdu, zabrania na statek podróży lub ograniczenia ilości tych ostatnich.

Również przysługuje czasokres 14 dni dla wniesienia bezpośredniego odwołania do Władzy morskiej bez poprzedniego zbadania przez komisję.

Odwołanie do Władzy morskiej nie ma skutku odwłocznego w żadnym z tych obu przypadków.

Władza morska winna wydać swe rozstrzygnięcie w ciągu 14 dni, licząc od wniesienia odwołania, w przeciwnym razie bowiem uważa się rozstrzygnięcie urzędu portowego za zniesione.

Przeciw rozstrzygnięciu Władzy morskiej nie ma dalszego odwołania.

#### § 23.

#### Oględziny wstępne przed odjazdem.

Komendantowi wolno na dwa do trzech dni przed odjazdem zażądać w właściwym urzędzie portowym przedsiębrania oględzin wstępnych przed odjazdem, aby uprosić właściwe oględziny przed odjazdem i uniknąć zarzutów, któreby mogły opóźnić ten odjazd.

#### § 24.

#### Nadzór ze strony urzędów portowych.

Wszystkie urzędy portowe winny czuwać nad przestrzeganiem niniejszego rozporządzenia nawet wtedy, jeżeli nie są właściwe do przedsiębrania oględzin przed odjazdem. Jeżeli urząd portowy spostrzeże przytem wadliwość, miarodajne są dla dalszego postępowania przepisy §§ 21. i 22.

### Rozdział III.

#### Postępowanie, odnoszące się do statków obcych.

#### § 25.

#### Statki, podlegające temu rozporządzeniu. Obce certyfikaty.

Statki obce o pojemności powyżej 50 zarejestrowanych ton brutto podlegają w przystaniach austriackich tym wszystkim postanowieniom niniejszego rozporządzenia, które stosownie do swej treści nie odnoszą się wyłącznie do statków austriackich.

Jeżeli statki tego rodzaju zaopatrzone są w odpowiadające poświadczeniu dopuszczenia poświadczenie obcego państwa, w którym obowiązują przepisy, uznane za równoznaczne, wówczas korzystają one z uwolnienia od oględzin, określonych w § 7., pod warunkiem, że odnośne państwo również tak samo uznaje austriackie poświadczenia dopuszczenia.

Statki obce, które w pierwszym roku po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia zawijają po raz pierwszy do austriackiej przystani, nie ulegną żadnemu zarzutowi, choćby nawet nie miały poświadczenia tego rodzaju. Komendantowi należy udzielić jeden egzemplarz niniejszego rozporządzenia.

#### § 26.

##### Oględziny przed odjazdem.

Statki obce należy poddać oględzinom przed odjazdem w taki sam sposób, jak statki tutejszo-krajowe, o ile statki te w przystani austriackiej zabierają na pokład ładunek lub podróźnych. Przytem trzeba będzie jednak, o ile możliwości, uwzględniać ewentualne różnice między postanowieniami niniejszego rozporządzenia a postanowieniami, obowiązującymi w przystani ojczystej statku.

#### § 27.

##### Wadliwości.

Statkom obcym, które poniosły znaczne uszkodzenia lub z innych powodów nie zapewniają znajdującym się na nich osobom dostatecznego bezpieczeństwa ani, o ile się rozchodzi o statki dla podróźnych, nie dostarczają tym ostatnim odpowiedniego pomieszczenia lub pożywienia. można zabronić zabierania ładunku lub podróźnych mimo, że posiadają zagraniczne poświadczenie.

#### § 28.

##### Współudział władzy konsularnej w czynnościach urzędowych.

Do oględzin właściwych i do oglądnięcia statku obcego przed odjazdem należy zawezwać właściwą władzę konsularną, o ile władza taka znajduje się w przystani. Jeżeliby władza ta nie przysłała na wyznaczoną godzinę przedstawiciela swego, należy przedsięwziąć oględziny te lub oglądnięcie w jego nieobecności.

### Rozdział IV.

#### Należytości.

#### § 29.

##### Należytość za oględziny przez organa państwowe oraz za poświadczenie dopuszczenia.

Jeżeli wniesiono prośbę o wystawienie lub odnowienie poświadczenia dopuszczenia, nie składając certyfikatu, wystawionego przez uznany

zakład klasyfikacyjny, winien właściciel statku za oględziny przez organa państwowe uiścić należytość.

Należytość ta za oględziny wynosi o 10 procent więcej niż najwyższa należytość, żądana przez uznane zakłady klasyfikacyjne za przyznanie lub przedłużenie przymiotu pewnej klasy.

#### **Należytość za poświadczenie dopuszczenia.**

Za wygotowanie poświadczenia dopuszczenia należy uiścić należytość, wynoszącą dla statków, odbywających małą żeglugę nadbrzeżną, 50 K, dla statków zaś, odbywających żeglugę daleką i wielką żeglugę nadbrzeżną, 100 K. Należytość tę należy zapłacić za pośrednictwem pocztowej Kasy oszczędności; poświadczenia złożenia można otrzymać u Władzy morskiej oraz w kapitanatach portowych (por. § 10. lit. f).

Za odnowienie poświadczenia dopuszczenia nie płaci się należytości.

Za oględziny przed odjazdem nie pobiera się należytości.

#### **§ 30.**

#### **Zwrot kosztów podróży i dyet.**

Jeżeli dokonano oględzin właściwych lub oględzin przed odjazdem na żądanie właściciela statku lub komendanta poza urzędową siedzibą urzędu, właściwego do przedsiębrania oględzin, winien właściciel statku zwrócić wydatki na podróż i dyety według wymiaru, ustanowionego dla urzędników państwowych. Urząd, w którego okręgu wykonuje się czynność urzędową, ma zawiadomić właściciela statku lub komendanta o wysokości tych kosztów. Odnośną kwotę należy złożyć za pośrednictwem pocztowej Kasy oszczędności w taki sam sposób jak przy wydawaniu poświadczenia dopuszczenia.

## **Część II.**

### **Przepisy o pełnieniu służby na statkach handlowych morskich.**

#### **Rozdział I.**

#### **Służba na pokładzie.**

#### **§ 31.**

**Ranga komendantów i oficerów na statku; ilość oficerów na statku.**

Rangi komendantów oraz rangi i ilość oficerów na statku, potrzebnych dla poszczególnych kategorii statków, uwidocznia następująca tablica.



Kategoria statku	Komendant	I. oficer	II. oficer
<b>a) Dla małej żeglugi nadbrzeżnej</b>			
Żaglowce	Szyper dla małej żeglugi nadbrzeżnej		
Parowce towarowe o pojemności aż do 100 ton zarejestrowanych brutto	Szyper dla małej żeglugi nadbrzeżnej po myśli obwieszczenia z dnia 14. września 1907. Nr. 14341		
Parowce towarowe o pojemności powyżej 100 ton zarejestrowanych brutto	Szyper dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej lub porucznik		
Parowce dla podróży na wodach krajowych o pojemności do 100 ton zarejestrowanych brutto	Szyper dla małej żeglugi nadbrzeżnej po myśli obwieszczenia z dnia 14. września 1907, Nr. 14341	Szyper dla małej żeglugi nadbrzeżnej po myśli obwieszczenia z dnia 14. września 1907, Nr. 14341 *)	
Parowce dla podróży, odbywające żeglugę poza wodami krajowymi, o pojemności do 100 ton zarejestrowanych brutto oraz wszystkie parowce dla podróży o pojemności większej jak 100 do 300 ton zarejestrowanych brutto	Szyper dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej lub porucznik		
Parowce dla podróży o pojemności powyżej 300 ton zarejestrowanych brutto	Szyper dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej	Szyper dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej lub porucznik	
<b>b) Dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej</b>			
Statki towarowe	Szyper dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej lub porucznik	Szyper dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej lub porucznik	
Statki dla podróży	Kapitan dla żeglugi dalekiej	Szyper dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej lub porucznik	Szyper dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej lub porucznik
<b>c) Dla żeglugi dalekiej</b>			
Statki towarowe o pojemności do 2000 ton zarejestrowanych brutto	Kapitan dla żeglugi dalekiej	Porucznik	
Statki towarowe o pojemności powyżej 2000 ton zarejestrowanych brutto			Szyper dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej lub porucznik
Statki dla podróży o pojemności do 1000 ton zarejestrowanych brutto		Porucznik; jeżeli na statku jest więcej podróży niż 200, kapitan dla żeglugi dalekiej	Porucznik
Statki dla podróży o pojemności powyżej 1000 ton zarejestrowanych brutto		Kapitan dla żeglugi dalekiej	Porucznik **)

\*) Potrzebny tylko wtedy, jeżeli statki te w czasie 24 godzin jadą więcej jak przez 12 godzin, przyczem zatrzymania się w przystaniach przez czas aż do 1 godziny zaliczają się do czasu jazdy.

\*\*) Nadto potrzeba jeszcze szypra dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej lub porucznika jako 3. oficera.

W razie, jeżeli się nie da zapobiedz brakowi oficerów dla statków, urząd portowy lub konsularny może zezwolić na dalszą podróż z mniejszą ilością oficerów, o ile to nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi. Oprócz komendanta musi się w każdym razie znajdować na statku oficer, uzdolniony do strażniczej służby żeglarskiej.

## § 32.

**Szczególne wymogi; sprawowanie komendy przez dotychczasowych komendantów.**

Szyprów dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej i poruczników można tylko wówczas używać jako komendantów lub pierwszych oficerów statku, jeżeli odbywali przez dwa lata na parowcach stażniczą służbę żeglarską jako oficerowie statku.

Władza morska może udzielić zezwolenia na kierowanie wielkimi parowcami szyprom dla małej lub wielkiej żeglugi nadbrzeżnej, którzy sprawowali komendę na parowcach przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, a to w miarę ich poprzedniego zatrudnienia.

## § 33.

**Straż na morzu.**

Na statkach dla podróżnych, na których oprócz komendanta znajduje się jeszcze 3 ukwalifikowanych oficerów należy pełnić straż na morzu zapomocą trzech zmian.

Komendantowi lub oficerowi statku, pełniącym straż, nie wolno pod żadnym pozorem opuścić na morzu przeznaczonego dla kierownictwa statku i w tym celu urządzonego stanowiska, bez prawidłowego złuzowania i oddania służby.

Podczas jazdy musi komendant lub uprawniony oficer strażniczy bezustannie pełnić straż na pomoście dla komendanta, względnie na miejscu, przeznaczonem do kierowania statkiem, nadto zaś musi żeglarz, uzdatniony do patrzenia w dal, na statkach dla podróżnych bezustannie, zaś na statkach towarowych w nocy i kiedy się dobrze nie widzi, odbywać straż na przodzie statku, na przednim maszcie lub na pomoście statku.

## § 34.

**Statki motorowe.**

Statki, poruszane wyłącznie siłą motoru, uważa się ze względu na postanowienia poprzednich paragrafów za parowce, zaś żaglowce z motorem posiłkowym za żaglowce.

## Rozdział II.

**Służba na łodziach i zarządzenia dla bezpieczeństwa.**

## § 35.

**Załoga łodzi.**

Dla zaopatrzenia łodzi statku w załogę musi być na statku tylu ludzi, wyćwiczonych w wiosłowaniu, aby na każdą mocną pojedynczą łódź przypadło 3 ludzi, zaś na każdą łódź ratunkową 4 ludzi.

Jeżeli statek zaopatrzony jest w łodzi parowe lub motorowe, musi być przeznaczony dla każdej



łodzi parowej ukwalifikowany palacz i żeglarz, dla każdej zaś łodzi motorowej szofer i żeglarz.

Na wszystkich statkach musi załoga być obeznana z obchodzeniem się z urządzeniami i środkami dla bezpieczeństwa. Zwłaszcza osoby, przeznaczone do tego, muszą być praktycznie wyszkolone w spuszczeniu i wyciąganiu łodzi tudzież w wiosłowaniu, jakoteż w obsłudze przyborów do gaszenia ognia.

### § 36.

#### Plan na wypadek alarmu.

Na statkach, które przedsiębiorą podróże poza granice małej żeglugi nadbrzeżnej, oraz na statkach o pojemności ponad 600 ton zarejestrowanych brutto. bez względu na rodzaj podróży, należy w każdej ubikacji, przeznaczonej dla załogi, na pomoście komendanta i na miejscu dostępnem dla personelu statku przybić „plan na wypadek alarmu“.

Na planie tym należy oznaczyć stanowisko i pierwszą czynność służbową każdej osoby z załogi statku w razie pożaru, dostawania się wody lub w razie konieczności opuszczenia statku na wszystkich łodziach, nadto należy oznaczyć sygnał zapomocą głosu w celu zaalarmowania osób z załogi statku i podróżnych.

W każdej ubikacji dla zebrania, służącej podróżnym do przebywania razem, należy również zawiesić plan na wypadek alarmu, na podstawie którego można także zaznajomić się z rozmieszczeniem podróżnych oraz z prawidłami co do ich zachowania się.

### § 37.

#### Blizsze postanowienia.

Przy układaniu planu na wypadek opuszczenia statku na łodziach, względnie tratwach należy stosować następujące zasady:

Wszystkie przedmioty i miejsca, uwzględnione na tym planie, należy oznaczyć kolorem jasnoczerwonym.

Każdą łódź oraz każde poszczególne miejsce na łodziach pomocniczych należy oznaczyć w stosownem, wpadającym w oczy miejscu odpowiednim numerem koloru jasnoczerwonego. Liczby powinny być wielkie przynajmniej na 25 centymetrów.

Dla każdej łodzi, tratwy itd. należy ustanowić odpowiednie miejsce na pokładzie statku jako punkt zborny, w którym na sygnał alarmowy mają się natychmiast zgromadzić wszystkie osoby, przydzielone do tej łodzi. Tego samego miejsca należy w ogóle używać jako punktu zbornego przy alarmach wszelkiego rodzaju i zawsze wtedy, ilekroć musi się zgromadzić podróżnych lub część tychże w jakimkolwiek celu (na przykład badanie lekarskie itd.).



Miejsce to należy odgraniczyć wyraźnie czerwoną farbą i oznaczyć w ten sam sposób, jak przy naleźną łódź.

Rozmieszczenie podróźnych oraz osób naleźących do załogi statku, ma się stałe odbywać według numerów łózek i to w ten sposób, że dla kaźdej łodzi przeznacza się odpowiednią ilość żeglarzy i stewardów (posługaczy).

#### § 38.

##### **Komendant łodzi.**

Dla kaźdej łodzi należy ustanowić komendanta w osobie oficera lub podoficera, pełniącego służbę na pokładzie, lub w osobie odpowiedniego żeglarza. Nazwisko tego komendanta musi być uwidocznione na wszystkich planach. Odpowiada on przed komendantem statku za gotowość swej łodzi do służby oraz za zupełne zaopatrzenie jej w przybory; przy rozpoczęciu podróży winien on sporządzić sobie spis osób, naleźących do jego łodzi, według numerów oraz, o ile możności, według imion i nazwisk, powinien go ciągle mieć przy sobie i utrzymywać w ewidencji w rozmaitych przystaniach. Winien on starać się o to, aby poznać osoby, przeznaczone do jego łodzi.

Komendant łodzi nadzoruje w razie potrzeby przygotowanie tej łodzi do odpłynięcia na morze. przy czym mają pomagać żeglarze, według planu do tego przeznaczeni. Inne osoby, przeznaczone do łodzi, mają zgromadzić się w wyznaczonych na to miejscach pod nadzorem stewardów (posługaczy), którzy je dopiero na wezwanie komendanta mają poprowadzić do łodzi.

Skoro ludzie znajdują się już w łodzi, winni służyć polecen komendanta łodzi bezwarunkowo, bez względu na swe stanowisko towarzyskie lub zawodowe.

Stewardowie (posługacze), przeznaczeni dla łodzi, mają obowiązek starać się o wszystkie te konieczne przedmioty, które nie należą do inwentarza łodzi (koce itd.).

#### § 39.

##### **Zatwierdzenie planu na wypadek alarmu.**

Plan na wypadek alarmu należy przedłożyć przed pierwszym wyruszeniem w drogę Władzy morskiej do zatwierdzenia; przy oględzinach statku, względnie przy oglądnięciu jego przed odjazdem należy zbadać ponownie, czy plan się nadaje, oraz czy wybór uwidocznionych w nim miejsc na statku oraz ich oznaczenie odpowiada celowi, tudzież czy wygotowano ogłoszenia planu, przeznaczone do wywieszenia. O zmianach wskutek przebudowy i tym podobnych należy donieść Władzy morskiej, która ma je rozpatrzyć.

#### § 40.

##### **Plan na wypadek alarmu dla małej żeglugi nadbrzeźnej.**

Na statkach dla podróźnych, odbywających małą żeglugę nadbrzeźną, na których nie kaźdy

podróżny ma dla siebie przeznaczone miejsce do spania, można nie wyznaczać stałego rozmieszczenia podróżnych według planu.

Plany dla załogi statku należy jednak w ten sam sposób sporządzić i w ten sam sposób z nimi postępować jak na statkach wyższych kategorii; również należy ustanowić miejsca zborne dla łodzi i poczynić wszystkie przepisane oznaczenia. Jeden lub kilku oficerów, wyraźnie w planie do tego przeznaczonych, mają rozmieszczać podróżnych na tych miejscach, względnie na łodziach.

#### § 41.

#### Ćwiczenia alarmowe i ćwiczenia z łodziami.

Raz w miesiącu, tudzież po każdej znaczniejszej zmianie załogi należy odbywać ćwiczenia alarmowe i ćwiczenia z łodziami, przy których trzeba wyćwiczyć całą załogę statku w czynnościach, zleconych jej w razie alarmu z powodu niebezpieczeństwa, ognia i wody oraz przy pełnieniu służby na łodziach.

Na statkach dla podróżnych trzeba przy tej sposobności pouczać podróżnych o zachowaniu się w razie niebezpieczeństwa dla statku i w należyтым czasie zawiadomić ich o tem przed ewentualnem użyciem sygnału alarmowego. Okoliczność, że odbyto ćwiczenia alarmowe, należy zapisać w dzienniku statku, względnie w zapisku według § 1. dodatku, uwidoczniając rozmiar ćwiczeń.

### Rozdział III.

#### Służba przy maszynach.

#### § 42.

#### Ilość i rangi maszynistów. Straż przy maszynach.

Parowce morskie, posiadające maszyny o sile nie większej jak 400 indykowanych koni mechanicznych, muszą mieć jednego maszynistę III. klasy, jeżeli zaś żegluga ma trwać dłużej jak dwanaście godzin bez przerwy, dwóch takich maszynistów.

Parowce morskie, posiadające maszyny o sile większej jak 400 indykowanych koni mechanicznych, muszą mieć jednego maszynistę II. klasy, jeżeli zaś żegluga ma trwać przypuszczalnie dłużej jak dwanaście godzin bez przerwy, muszą mieć oprócz jednego maszynisty II. klasy jako kierującego jeszcze drugiego maszynistę (II. lub III. klasy), a podczas żeglugi do przystani, leżących poza granicami małej żeglugi nadbrzeżnej, nadto jeszcze trzeciego maszynistę.

Parowce morskie, których siła przewyższa 1000 indykowanych koni mechanicznych, muszą mieć jednego maszynistę I. klasy jako kierującego i dwóch maszynistów II. klasy.

Na parowcach towarowych może znajdować się jako trzeci maszynista maszynista III. klasy.

Władza morska ustanawia ilość maszynistów, których należy zabrać do służby na statki z podwójnemi śrubami lub maszynami turbinowemi.



Władza morską ma prawo dopuszczać lub ustanawiać w poszczególnych przypadkach wyjątki od powyższych przepisów.

Maszynista, pełniący straż przy maszynach, może opuścić swoje stanowisko służbowe bez prawidłowego złuzowania go jedynie w razie niezwykle nagłej i koniecznej potrzeby i po zawiadomieniu przedtem służbowego oficera.

#### § 43.

#### Dziennik maszynowy.

Na wszystkich parowcach morskich z wyjątkiem parowców, przeznaczonych dla małej żeglugi nadbrzeżnej a posiadających maszyny o sile mniejszej niż 600 indykowanych koni mechanicznych, należy prowadzić dziennik maszynowy po myśli instrukcji, zawartej w rozporządzeniu Ministerstwa handlu z dnia 12. lipca 1906 (Dz. u. p. Nr. 160).

Obowiązek ten ulega przerwie jedynie podczas rozebrania maszyn.

Dziennik maszynowy należy na żądanie przedkładać w krajach tutejszych urzędowi portowemu, za granicą zaś urzędowi konsularnemu.

Wypełnione dzienniki maszynowe należy składać w urzędzie portowym przystani ojczystej parowca i przechowywać tamże przez pięć lat.

### Rozdział IV.

#### Służba lekarska.

#### § 44.

#### Przyjęcie lekarza, stanowisko służbowe.

Podczas żeglugi poza granicami małej żeglugi nadbrzeżnej musi się znajdować na każdym statku, który wiezie więcej niż 50 podróżnych lub ma na pokładzie razem z załogą więcej niż 100 osób, austriacki lekarz, uprawniony do wykonywania praktyki w krajach tutejszych. Lekarza statku należy w tym jego charakterze zaprzysiądz i jest on odpowiedzialny wobec władz tutejszokrajowych za swoje czynności w obrębie swego zakresu działania na statku. Na statki, wiozące więcej niż 1000 osób, należy zabrać drugiego lekarza. Władza morską może zwolnić od obowiązku zabrania lekarza te statki, które odbywają jazdy w obrębie obszaru wielkiej żeglugi nadbrzeżnej.

Jeżeliby podczas podróży z jakiegoś ważnego powodu nie było lekarza na statku lub gdyby on stał się niezdolnym do służby, może urząd konsularny w przystani, do której statek najpierw zawinie, zezwolić na przyjęcie na czas potrzeby ukwalifikowanego lekarza obcego lub na odbywanie dalszej podróży bez lekarza.

Należy stwierdzić prawidłowe zaopatrzenie lekarza statku. Podlega on komendantowi oraz dyscyplinie na statku.

#### § 45.

#### Statki, nie posiadające lekarza.

Na statkach, nie posiadających lekarza, winien nieść pierwszą pomoc w przypadkach zastąpienia



lub uszkodzenia komendant lub z jego polecenia odpowiedni oficer statku. Komendant nie powinien zaniedbać tego, aby w razie potrzeby po przybyciu do przystani zawiadamiać do porady lekarza i ewentualnie zawiązać także w tym celu w przypadkach nagłych do takiej przystani, leżącej na szlaku podróży, która nie jest objęta programem podróży.

#### § 46.

##### Ogólne obowiązki lekarza.

Lekarz statku obowiązany jest do bezpłatnego leczenia załogi statku, znajdujących się na nim podróżnych trzeciej klasy lub podróżnych międzypokładowych oraz do leczenia podróżnych I. i II. klasy.

Właściciel statku winien ustanowić zatwierdzoną przez Władzę morską taryfę dla leczenia podróżnych I. i II. klasy.

Lekarz statku obowiązany jest zbadać załogę przed rozpoczęciem podróży oraz podczas podróży raz na tydzień.

Do niego należy piecza nad zdrowotnością na statku, badanie środków spożywczych i wody do picia, utrzymywanie w dobrym stanie środków leczniczych i odkażających oraz zaopatrywanie się w nie, nadzór nad utrzymywaniem w czystości ubikacji dla podróżnych, łazni i wychodków, spiżarni, kuchni oraz naczyń kuchennych.

Winien on przedkładać komendantowi wnioski w sprawie zarządzeń, które uważa za konieczne ze względu na zdrowotność.

W porozumieniu z komendantem winien ustanowić w każdym dniu godziny ordynacyjne, które należy odbywać w ambulatoryum.

Jest on obowiązany codziennie składać komendantowi sprawozdanie o stanie zdrowia podróżnych i załogi.

#### § 47.

##### Nadzór nad wsiadaniem podróżnych oraz ładowaniem towarów na statki.

Lekarz statku ma być w każdej przystani obecny przy wsiadaniu podróżnych na statek. Winien pilnować tego, aby nie zabierano na statek podróżnych lub ludzi z załogi, dotkniętych zaraźliwymi chorobami, podlegającymi obowiązkowi zgłoszenia, albo przedmiotów, służących do użytku tych osób.

Również powinien on zabronić zabierania na statek takich osób, które ze względu na stan swego zdrowia nie mogą znaleźć na statku potrzebnej opieki i obsługi.

Lekarz statku może osobom niedołężnym pod względem fizycznym pozwolić wsiąść na statek wówczas, jeżeli im towarzyszy osoba, przeznaczona do pieczy nad niemi.

Lekarz statku jest obowiązany do wywiadywania się o zdrowotności w przystaniach, do których statek ma zawijać, i do poczynienia w danym razie wniosków co do potrzebnych środków zapobiegawczych.

Jeżeli na statek ładuje się towary lub zapasy, które mogą zaszkodzić zdrowiu załogi lub podróżnych, jak trucizny, łatwo gnijące towary itd. wówczas lekarz statku winien przedstawić komendantowi wnioski co do zarządzeń, wskazanych ze stanowiska zdrowotności.

#### § 48.

Lekarz statku ma obowiązek prowadzić zapiski co do chorych i dziennik.

Do zapisków co do chorych należy wciągać wszystkie poszczególne przypadki chorób. Co do osób, umieszczonych w ubikacji dla chorych, należy uwidocznnić następujące szczegóły:

Imię i nazwisko chorego, wiek, zawód, narodowość, przystań, w której wsiadł na statek, rozpoznanie, leczenie, przebieg, wynik i czas trwania choroby.

Jeżeli chory należy do załogi, musi się uwidocznnić także czas trwania niezdolności do pracy.

Do dziennika należy zapisywać:

Dokładne szczegóły o stanie zdrowia załogi podczas podróży do miejsca przeznaczenia i o jakości skrzynki na lekarstwa, powody ewentualnego nieprzyjęcia podróźnych, wnioski, przedstawione komendantowi, ewentualnie zaś okoliczności, któreby mogły wywrzeć niekorzystny wpływ na zdrowie załogi lub podróźnych.

#### § 49.

### Sprawozdanie o stanie zdrowia, statystyka.

Lekarz statku winien sporządzić oprócz zapisków co do chorych i dziennika jeszcze sprawozdanie o stanie zdrowia i statystykę chorych.

Sprawozdanie o stanie zdrowia, które nie podlega kontroli ze strony komendanta, winno zawierać następujące szczegóły:

1. Nazwisko statku, czas trwania podróży.
2. Ilość załogi, ogólną ilość, *a*) podróźnych w klasach i *b*) podróźnych międzypokładowych: *A* podczas podróży do miejsca przeznaczenia, *B* podczas podróży z powrotem.
3. Przedstawienie ogólnych stosunków pod względem zdrowotności na statku, w szczególności pod względem czystości, przewietrzania, zaopatrzenia w wodę, jakości i ilości środków spożywczych.
4. Usterki, które mogą zagrażać zdrowiu załogi lub podróźnych, ewentualnie wnioski co do ich usunięcia.
5. Zaraźliwe choroby, zagrażające ogólnej zdrowotności, imię i nazwisko osoby chorej, wiek, zawód, narodowość, przystań, w której wsiadła na statek, rozpoznanie, czas trwania choroby, wydane zarządzenia, dezynfekcja, środki zapobiegawcze.
6. Uwagi o innych chorobach.
7. Ewentualne spostrzeżenia z zakresu zdrowotności i spraw sanitarnych (zagraniczna służba sanitarna, zarządzenia w sprawie kwarantanny, patologia chorób egzotycznych, przestrzeganie zdrowotności na statku itd.).

Statystykę chorych należy prowadzić według wzoru, uwidocznionego w załączniku 3., a to jedną dla podróży do miejsca przeznaczenia, drugą zaś dla podróży z powrotem.

Jeżeli lekarz opuści statek zanim tenże powróci do przystani, z której podróż rozpoczął, musi oddać komendantowi tak „sprawozdanie o stanie zdrowia“ jak i „statystykę chorych“. Ten ostatni odda sprawozdania te następcy lekarza statku, który ma je dalej prowadzić.

Kiedy statek powróci do tutejszokrajowej przystani, która jest dla niego ostatnim celem podróży, należy te dwa sprawozdania wręczyć przed udzieleniem zezwolenia na wolny ruch (*libera pratica*) właściwemu lekarzowi urzędowemu lub w jego nieobecności urzędnikom portowym i sanitarnym, ten pierwszy zaś ma wglądać w dziennik.

Blankiety na statystykę chorych można otrzymać bezpłatnie w urzędach portowych i sanitarnych morskich.

#### § 50.

##### **Apteka.**

Lekarz statku, na statkach zaś, na których nie ma lekarza, oficer, wyznaczony przez komendanta, winien nosić przy sobie klucz od apteki.

Jeżeli wspomniane osoby opuszczają statek, należy oddać klucz służbowemu oficerowi. Klucz od skrzynki z trucizną można oddać tylko drugiemu lekarzowi lub komendantowi.

#### § 51.

##### **Dozorcy chorych.**

Na parowce dla podróżnych, które odbywają żeglugę daleką i wiozą więcej niż 300 podróżnych, należy zabrać dozorcę chorych, jeżeli zaś jest więcej niż 150 podróżnych płci żeńskiej, także dozorczynię chorych.

Jeżeli na statku znajduje się więcej niż 1000 podróżnych, należy wziąć na statek jeszcze jednego dozorcę.

Należy wybierać w tym celu osoby wytrzymałe na podróże morskie, o ile możności obznajomione z pielęgowaniem chorych i z sprawami, tyczącemi się odkażania.

Cały personal dozorców ze względu na swe żaglowe czynności podlega wprost lekarzowi statku.

Dozorcy i dozorczyne chorych mają mieszkać w bezpośredniej bliskości ubikacji dla chorych, jednak nie w samych tych ubikacjach.

Do ubikacji dla chorych wolno im wchodzić tylko w przeznaczonych do tego płaszczach płócienych.

Dozorców i dozorczyń chorych nie wolno używać do pełnienia innych usług, jeżeli na statku znajdują się chorzy, chyba w przypadkach niebezpieczeństwa.

Jeżeli na statku znajdują się chorzy, nie wolno dozorcóm prac bielizny osób zdrowych lub pełnić dla tych ostatnich inne osobiste posługi.



W razie potrzeby, o ile istniejący personal dozorców nie wystarcza lub nie jest w ogóle przewidziany w przepisach, należy ustanawiać dozorcami odpowiednie osoby na statku.

## Rozdział V.

### Służba około czyszczenia i w kuchni.

#### § 52.

**Personal do czyszczenia.**

W celu czyszczenia ubikacji dla podróżnych należy wziąć na statek osobny personal służbowy, którego wśród zwykłych okoliczności można używać tylko do tej służby. Jedna osoba posługująca na przypaść na każdych 30 podróżnych w kajutach lub na każdych 100 podróżnych międzypokładowych.

**Kucharz.**

Statki, które z 50 podróżnymi pozostają na morzu dłużej niż 48 godzin, muszą zabrać z sobą kucharza dla podróżnych.

## Rozdział VI.

### Porządek okrętowy dla podróżnych.

#### § 53.

**Przepisy ogólne.**

Każdy podróżny winien słuchać wskazówek komendanta lub jego zastępcy, odnoszących się do porządku okrętowego.

Nie wolno podróżnym mieszać się w sprawy, odnoszące się do służby na statku i służby żeglarskiej, wchodzić do miejsc i części pokładu, zastrzeżonych dla służby na statku, tudzież do innych ubikacji, które nie są przeznaczone dla podróżnych. Ubikacje te należy oznaczyć tablicami z napisem.

Wejście do ubikacji, zastrzeżonej dla kierownictwa żegluga, należy zamknąć.

Pod pokładem wolno palić tytoń tylko w osobnych przeznaczonych na to ubikacjach oraz w kajutach.

Broń i amunicję, wieszoną z sobą przez podróżnych, należy oddać komendantowi przy wsiadaniu na statek.

Świetel, palących się bez osłony, o ile one są w ogóle dopuszczone, nie można pozostawiać bez dozoru ani w kajutach ani na innych miejscach.

Osobom, będącym w stanie pijaństwa, można zabronić wsiąść na statek, w szczególności w razie odbywania podróży dla przyjemności; komendant powinien wykluczyć od udziału w spólnem jedzeniu i od używania ubikacji dla zebrani osoby, wzbudzające wśród podróżnych zgorszenie swoim brudnym lub zaniedbanym wyglądem zewnętrznym, wstrętnymi wadami ciała albo nieprzyzwoitem zachowaniem się.

Osoby, które mimo kilkakrotnych upomnień zachowują się burzliwie lub nieprawidłowo i nie spełniają poleceń komendanta, należy wysadzić na ląd w najbliższej przystani.

## § 54.

**Księga zażaleń.**

Na każdym statku dla podróżnych należy prowadzić księgę zażaleń, wystawioną przez Władzę morską według wzoru w załączniku 4. i zaopatrzoną jej pieczęcią urzędową. Podróżni mają prawo żądać jej okazania i czynić w niej zapiski. Komendant może przy zażaleniach wpisywać uwagi z swojej strony i dawać je do potwierdzenia podróżnym.

Do księgi zażaleń należy dołączyć jeden egzemplarz niniejszego rozporządzenia.

Podróżnym należy zwrócić uwagę na istnienie księgi zażaleń zapomocą tablic z odpowiednim napisem.

W księgach zażaleń nie wolno czynić takich poprawek, przez które tekst pierwotny stałby się nieczytelny.

Księgi zażaleń należy przedkładać na żądanie urzędowi portowemu lub konsularnemu.

## § 55.

**Lista podróżnych.**

Na statkach, odbywających żeglugę daleką, winien komendant ułożyć według załącznika 5. listę podróżnych w dwóch egzemplarzach i oddać ją urzędowi portowemu, względnie urzędowi konsularnemu. Jeden egzemplarz, podpisany przez komendanta, pozostaje w urzędzie, drugi egzemplarz zaś potwierdza urząd i zwraca go komendantowi.

Jeżeli po wygotowaniu listy zabiera się na statek jeszcze dalszych podróżnych, musi się ułożyć w sposób podobny, nawiązując do liczby bieżącej w pierwszej rubryce, listy uzupełniające, które znowu należy podpisać.

Komendant jest odpowiedzialny za to, aby wszyscy podróżni byli w liście zapisani. Podróżni są obowiązani do dostarczenia mu potrzebnych danych zgodnych z prawdą.

## Rozdział VII.

**Przewóz zwierząt i towarów na statkach dla podróżnych.**

## § 56.

**Zwierzęta.**

Na częściach pokładu, które leżą bezpośrednio nad ubikacjami dla podróżnych, nie można w żadnym wypadku umieszczać zwierząt żywych.

Jeżeli zabierze się zwierzęta na nieosłonięty pokład statku (bez dachu ochronnego), należy je odosobnić od miejsc dla podróżnych mocnym ogrodzeniem z desek lub tem podobnym, które to ogrodzenie nie potrzebuje być zwarte. Rozlewaniu się uryny i gnoju zwierząt należy zapobiec zapomocą szczelnej listwy grodzącej a w razie potrzeby zapomocą szczelnego kanału dla odpływu.

Jeżeli zwierzęta znajdują się pod dachem ochronnym, musi się je oddzielić od miejsc dla podróżnych szczelną ścianą, rozciągającą się wszerz na całą szerokość statku, zaś na wysokość sięgającą aż do dachu ochronnego, albo w inny taksamo skuteczny sposób.

Urząd portowy ma obowiązek oznaczyć, o ile ilość podróżnych, ustanowiona w świadectwie dopuszczenia, musi się zmniejszyć z powodu umieszczenia zwierząt w ubikacjach dla pasażerów lub na częściach pokładu.

Części międzypokładowe, lub składy do ładowania, w których znajdują się zwierzęta, należy w ten sposób oddzielić nieprzepuszczalnymi ścianami lub zapomocą innych dostatecznych środków i w ten sposób przewietrzać, aby odchody zwierzęce i odór stajenny nie dostawały się wcale do ubikacji dla podróżnych.

#### § 57.

Przewożone towary, umieszczone na statku na pokładach dla podróżnych, muszą być tak ustawione i odosobnione, aby nie spowodowały dla podróżnych niedogodności. Ładunki, wytwarzające pył lub brud, należy oddzielić od ubikacji dla podróżnych szczelnymi ścianami. Towary, wydzielające nieprzyjemny zapach oraz szkodliwe dla zdrowia wyziewy, można przewozić tylko w składzie, położonym zdala od wszystkich ubikacji dla podróżnych lub na powierzchni pokładu pod hermetycznie zamkniętymi otworami na komory.

### Część III.

#### Przepisy o wynurzeniu burty.

##### § 58.

**Obowiązek oznaczenia, przepisy o wynurzeniu burty.**

Statki handlowe morskie, odbywające żeglugę daleką, i statki takie jakiegokolwiek wielkości, przeznaczone dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej, tudzież statki przeznaczone dla małej żeglugi nadbrzeżnej o pojemności powyżej 100 ton zarejestrowanych brutto, muszą, o ile wiozą towary, nosić na sobie poza pokładem na obu bokach oznaczenie dozwolonego największego zanurzenia zapomocą „znaków ładunkowych“, tudzież oznaczenie wysokości pokładu zamykającego, położonego powyżej tych znaków, zapomocą „znaku pokładu“ oraz muszą posiadać „certyfikat wynurzenia burty“, który ma zawierać daty, potrzebne dla kontroli „znaków wynurzenia burty“.

Znaki i certyfikaty musi umieścić względnie wystawić zakład klasyfikacyjny, uznany w tym celu przez Ministerstwo handlu.

##### § 59.

**Znaki.**

„Znak normalnego ładunku“ należy umieścić na środku długości statku lub tuż obok jej środka, między tramem przednim a tylnym, mierząc według linii największego zanurzenia. Znak ten składa się



z koła o 30centymetrowej średnicy zewnętrznej i z poziomej kreski długości 45 centymetrów, której krawędź górna, poprowadzona przez środek koła, oznacza w ogóle „linię normalnego ładunku“ na wodach morskich w lecie.

Na parowcach należy umieścić oprócz znaku normalnego ładunku w miarę potrzeby także „znaki szczególne“, których krawędzie górne mają oznaczać „linie szczególnego ładunku“ dla rozmaitych obszarów żeglugi i rozmaitych pór roku.

Te znaki dla szczególnego ładunku mają następujące oznaczenia:

F. W. (Freshwater) dla przewozu towarów na wodach słodkich;

I. S. (Indian Summer) dla podróży podczas pomyślnej pory roku na wodach wschodnio-indyjskich na zachód od Singapore aż do Suez i na wschód od Singapore między zwrotnikami na Oceanie spokojnym;

S. (Summer) jako przedłużenie znaku ładunku normalnego w ogólności w lecie;

W. (Winter) na zimę w ogólności;

W. N. A. (Winter North Atlantic) na zimę (październik aż do marca włącznie) dla żeglugi po Oceanie atlantyckim między przystaniami europejskimi lub drogą z Gibraltaru a wybrzeżem amerykańskim na północ od przylądka Hatteras.

Znaki szczególne składają się z poziomych kresk o długości 23 centymetrów, wychodzących z kreski pionowej, umieszczonej w odległości 53 centymetrów od środka koła ku przodowi statku.

Znak ładunkowy dla wód słodkich jest skierowany ku tyłowi, wszystkie zaś inne znaki szczególne ku przodowi.

Na żaglowcach należy oprócz znaku ładunku normalnego umieścić tylko znak F. W., jeżeli zaś odbywają żeglugę przez północny Ocean atlantycki, także znak W. N. A.

Znak pokładu, który stanowi pozioma kreska długości 30 metrów, należy umieścić ponad kołem w ten sposób, aby środek jej długości leżał pionowo nad środkiem koła a jej krawędź górna jako „linia pokładu“ oznaczała to miejsce, od którego należy mierzyć wynurzenie burty.

Wysokość położenia linii pokładu winna odpowiadać górnej krawędzi pokrycia pokładu głównego lub przerwistego (przy nieosłoniętym pokładzie żelaznym górnej krawędzi rynny okapowej) na ścianie burtowej statku albo, jeżeli jest kanał odpływowy, przecięciu powierzchni pokrycia pokładu, przedłużonej według jej krzywizny, z ścianą burtową statku.

Szerokość wszystkich znaków wynurzenia burty winna wynosić 25 milimetrów.

Wszystkie znaki wynurzenia burty muszą być trwale wypunktowane lub wygniecione w ścianie statku i oznaczone na powłoce statku białą lub żółtą na tle ciemnym lub czarno na tle jasnym.

Na znaku normalnego ładunku należy oznaczyć literami zakład, który umieścił znaki wynurzenia burty.

#### § 60.

#### **Znaki szczególne dla małej i wielkiej żeglugi nadbrzeżnej.**

Dla obszaru małej i wielkiej żeglugi nadbrzeżnej można zmniejszyć wynurzenie burty według reguł, uznanych przez Władzę morską.

Na statkach, przeznaczonych dla małej i wielkiej żeglugi nadbrzeżnej, należy znaki, odpowiadające temu zmniejszeniu wynurzenia burty, oznaczyć w obrębie koła literą „C“.

Dla statków, które posiadają znaki wynurzenia burty dla żeglugi po oceanie, można w certyfikacie wynurzenia burty oznaczyć dopuszczalne dla żeglugi nadbrzeżnej zmniejszenie wynurzenia burty.

#### § 61.

#### **Samowładna zmiana znaków ładunkowych.**

Posługiwanie się bez posiadania odnośnego certyfikatu znakami wynurzenia burty, oznaczonymi literami zakładu, oraz samowładna zmiana lub zatarcie znaków, umieszczonych przez powołane organa, tudzież wszelkie zmiany, poczynione samowładnie w certyfikacie wynurzenia burty, ulegają karze.

#### § 62.

#### **Zakaz żeglugi dla statków, niezaopatrzonych w znaki lub przeładowanych.**

Statkom, nie posiadającym przepisowych znaków wynurzenia burty, albo takim, które wskutek obładowania zanurzają się poza obowiązującą każdorazowo linię ładunkową, nie wolno odbywać żeglugi po morzu.

#### § 63.

#### **Skala zanurzeń.**

Na każdym austriackim statku handlowym morskim, zanurzającym się więcej jak na jeden meter, musi być na tramie przednim i na tramie tylnym po prawej stronie statku wykarbowana „skala zanurzenia“, podzielona na decymetry, a każda parzysta liczba decymetrów musi być oznaczona liczbami arabskimi, odbijającymi wyraźnie od powłoki statku.

Na statkach, które oprócz przepisanej skali w decymetrach posiadają jeszcze po lewej stronie statku skalę w stopach angielskich, należy tę ostatnią oznaczyć liczbami rzymskimi.

Liczbę muszą dolną swą krawędzią opierać się na tej kresce podziałki, dla której odczytania służą, i powinny mieć wielkość jednego decymetra (względnie połowy stopy angielskiej) tak, aby górna krawędź tych liczb mogła służyć do oznaczenia nieparzystej ilości decymetrów (względnie połów stop angielskich).

Nadto powinny być uwidocznione w podzialek kreski co dwa centymetry (względnie dla każdego cala angielskiego).

Przed rozpoczęciem każdej takiej żeglugi morskiej, która trwa między jedną przystanią a następną dłużej niż 24 godzin, należy wpisać do dziennika statku zanurzenia, odczytane z przodu i z tyłu statku.

## Część IV.

## Postanowienia przejściowe i karne.

## § 64.

## Postanowienia przejściowe.

Wszystkie statki, podlegające niniejszemu rozporządzeniu, należy poddać oględzinom w ciągu trzech miesięcy, licząc od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia.

Władza morska może dla statków, znajdujących się za granicą, które w ciągu tego czasu nie powrócą do przystani tutejszokrajowej, przedłużyć odpowiednio ten termin.

## § 65.

## Kary.

Przekroczenia tego rozporządzenia będą karane w pierwszej instancji przez właściwe urzędy portowe lub konsularne grzywnami aż do 200 K, o ile przekroczenia te nie ulegają karze po myśli ustaw karnych.

Zapłacone grzywny wpływają do funduszu, zarządzanego przez Władzę morską, który przeznaczony jest na udzielanie wsparć prywatnym zakładom i stowarzyszeniom, poświęconym pieczy nad potrzebującymi pomocy żeglarzami i ich rodzinami.

Grzywny, których nie można ściągnąć od ukaranych, należy zamienić na kary aresztu od 6 godzin do dni 14.

Odwołania od orzeczeń pierwszej instancji należy wnosić do Władzy morskiej w ciągu dni 14 od doręczenia rezolucji.

Jeżeli Władza morska potwierdzi orzeczenie pierwszej instancji, choćby łagodząc wymiar kary, niema dalszego odwołania.

## § 66.

## Wejście w życie.

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1. lutego 1913.

Z chwilą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia tracą moc obowiązującą odnośnie do statków, podlegających temu rozporządzeniu, wszystkie rozporządzenia i obwieszczenia, odnoszące się do spraw, unormowanych w niniejszym rozporządzeniu.

**Roessler wlr.**



## (Dla statków dla podróżnych.)

№ . . . . . z roku 19 . . . . .

Załącznik I, A.

## Poświadczenie dopuszczenia

dla . . . . . parowca . . . . . do żeglugi . . . . .

Nazwa towarzystwa okrętowego . . . . . przystań ojezysta . . . . . sygnał rozpoznawczy . . . . .

Pojemność zarej. ton  $\frac{\text{brutto}}{\text{netto}}$  — indyk. IP . . . . .ostatnie oględziny w warsztatach odbyły się w . . . . . dnia . . . . . (ranga, oraz imię i nazwisko) . . . . .  
" " kotłów odbyły się w . . . . . " . . . . . (komendanta) . . . . .

Personal statku					Dopuszczalna ilość podróżnych				
	kwalifikacja	ranga	według przepisu	istotnie na statku	osób	klasa	miejsca dla podróży (część statku)	miejsce do przechadzki	metry kwadratowe
Sztab	oficerowie					I.	kajuty lub salony		
	maszyniści					II.			
	lekarze								
	inne osoby								
załoga	na pokładzie					III.	pokład pośrodku		
	przy maszynach								
	do obsługi								
Suma .									

Dla łącznej sumy . . . . . osób (komendant, personal statku i podróżni) przepisane są następujące łodzie i przybory ratunkowe:

Uwagi.

	rodzaj	ilość	objętość w metrach kubicznych	dla osób		rodzaj	ilość	objętość w metrach kubicznych	dla osób
łodzie	łodzie ratunkowe <i>A</i> lub <i>B</i>				pojemność łodzi pomocniczych	łodzie pomocnicze			
	łodzie ratunkowe <i>C</i>					tratwy			
	proste łodzie <i>D</i>					materyały pływające			
	Suma .					Suma .			
					pierścienie ratunkowe				
					pasy do pływania				

(Z c. k. Władzy morskiej) (c. k. kapitanat portowy i sanitarny morski).

. . . . . dnia . . . . . 19 . . . . .

## (Dla statków towarowych).

Nr . . . . . z roku 19 . .

Załącznik I, B.

## Poświadczenie dopuszczenia

dla . . . . . parowca . . . . . do żeglugi . . . . .  
zagłowca

Nazwa towarzystwa okrętowego . . . . . przystań ojezysta . . . . . sygnał rozpoznawczy . . . . .

Pojemność zarej. ton brutto . . . . . indyk. HP . . . . . ostatnie oględziny w warsztatach odbyły się w . . . . .  
nettodnia . . . . . { anga oraz imię i nazwisko } . . . . .  
komendanta

Personal statku				
	kwalifikacja	ranga	według przepisu	istotnie na statku
sztab	oficerowie			
	maszyniści			
	lekarze			
	inne osoby			
załoga	na pokładzie			
	przy maszynach			
	do obsługi			
Suma .				
Dla łącznej sumy . . . . . osób (komendant i personal na statku) przepisane są następujące łodzie i przybory ratunkowe:				
rodzaj	ilość	objętość w metrach kubicznych	dla osób	
łodzie ratunkowe				pierścienie ratunkowe
łodzie proste				
pasy do pływania				
Suma .				

(Z c. k. Władzy morskiej) (c. k. kapitanat portowy i sanitarny morski).

. . . . . dnia . . . . . 19 . .

C. k. . . . .

Załącznik 2.

## Wywód oględzin.

(Flaga)

(Nazwa)

Przy oględzinach przed odjazdem . . . . . parowca (żaglowca) . . . . .  
 odbytych w dniu . . . . . 19 . . . ,  $\frac{\text{nie stwierdzono żadnych}}{\text{stwierdzono następujące}}$  wadliwości.

Powyższe wadliwości musi się usunąć aż do . . . . .

Urząd portowy:

NB. Oryginał wywodu oględzin, napisany ołówkiem atramentowym, należy wręczyć komendantowi a kopię na papierze niebieskim przesłać Władzy morskiej (kapitanatowi portowemu i sanitarnemu morskiemu).



## Statystyka chorych.

Ilość załogi	przy wyjeździe .....
	podczas podróży zabrano na statek .....
	podczas podróży opuściło statek .....
	przy przybyciu .....
Ogólna ilość	podróżnych w klasach: .....
	podróżnych między pokładami: .....

Choroba	W y n i k						Przez wiele dni trwała		
	wyleczono		polepszył się stan		pogorszył się stan			umarło	
	osób z załogi	podróż- nych	osób z załogi	podróż- nych	osób z załogi	podróż- nych			
							razem	choroba	niezdolność do służby

Razem .....

Z tego ..... w szpitalu i ..... w leczeniu w ambulatorium

Wysadzono z statku z powodu (choroby .....)

Data przybycia. ....

..... lekarz statku.

## Księga zażaleń dla podróżnych

na parowcu . . . . .

wydana w Tryeście, dnia . . . . . 19 .

przez c. k. Władzę morską:

Stempel

### Uwaga:

Stronice księgi zażaleń trzeba oznaczyć liczbami w bieżącym porządku. Dołączony musi być egzemplarz rozporządzenia c. k. Ministerstwa handlu z dnia 19. sierpnia 1912.

Podróżni, którzy poczynili zapiski, zechcą wpisać wyraźnie swoje imiona i nazwiska oraz adresy.

Miejsce i data	Zażalenia podróżnych



Uwagi komendanta	Zarządzenia urzędu portowego lub konsulatu

Nazwa statku :

Załącznik 5.

Imię i nazwisko komendanta :

## Lista podróżnych.

Liczba bieżąca	Przystąpił wyjazdu na statku	Data wyjazdu na statku	Klasa podróżnych *)	Numer łózka	Osoby w wieku ponad lat 10		Dzieci w wieku				Imię i nazwisko	Rok uro- dzenia	Miejsce przy- należności	Miejsce prze- znaczenia	Uwaga
					pleci męskiej	pleci żeńskiej	od 1 roku do 10 lat	poniżej 1 roku	pleci męskiej	pleci żeńskiej					

\*) Odnośnie do podróżnych, jadących pewną klasą, wpisać odnośnie do podróżnych międzypokładowych wpisać klasę III.

\*) Odnosnie do podróżnych, jadących pewną klasą, wpisać odnośną klasę I. lub II., zaś odnośnie do podróżnych międzypokładowych wpisać klasę III.

## Dodatek.

### Przepisy, dotyczące budowy, urządzenia i zaopatrzenia statków w przybory.

#### Część I.

#### § 1.

#### Kadłub statku.

#### Śruby podwójne.

Wszystkie odbywające żeglugę daleką parowce, przeznaczone do przewożenia podróżnych między-pokładowych, które po ogłoszeniu niniejszego przepisu wchodzić świeżo w użycie, muszą posiadać śruby podwójne lub wielokrotne.

#### Nieprzemakalne ściany działowe.

Wszystkie statki, które po ogłoszeniu niniejszego przepisu wchodzić świeżo w użycie, muszą posiadać nieprzemakalne ściany działowe, stosownie do przepisów zakładów klasyfikacyjnych, uznanych przez Ministerstwo handlu.

W ścianach działowych, znajdujących się między dwoma ubikacjami dla ładunku, nie wolno umieszczać drzwi poniżej linii największego zanurzenia, w innych zaś poprzecznych ścianach działowych wolno umieszczać poniżej tej linii zanurzenia tylko drzwi do zasuwania, spuszczenia lub tym podobnego rodzaju. Tylko na statkach, nie mających podwójnego dna, można umieszczać w ścianie działowej między maszyną a ubikacją na kotły zasuwę przedziałową celem spuszczenia wody przeciekowej.

Nieprzemakalne ściany działowe podłużne muszą być stale zaopatrzone w nieprzemakalne zasuwę dla spuszczenia wody przeciekowej oraz w inne nieprzemakalne drzwi w tym celu, aby przez otwarcie ich w razie pełnego obciążenia jednej strony można było przywrócić statek do możliwie prostego położenia na wodzie.

Na statkach dla żeglugi dalekiej i wielkiej żeglugi nadbrzeżnej, które są przeznaczone do przewożenia osób i po ogłoszeniu niniejszego rozporządzenia weszły świeżo w użycie, muszą znajdować się takie urządzenia do zamykania wszystkich drzwi, przepustów, wentylów itd. w nieprzepuszczających wody przedziałach, aby je można było obsługiwać z pomostu, położonego w odpowiedniej wysokości ponad poziomem wody. Nadto musi się znajdować przyrząd sygnałowy, oznajmiający zamykanie się drzwi w ścianach działowych.

#### Obchodzenie się z nieprzemakalnymi drzwiami i ich wypróbowanie.

Nieprzemakalne drzwi należy zawsze trzymać gotowe do zamknięcia, w razie zaś mgły oraz w razie alarmu z powodu pożaru i wdarcia się wody należy je zamykać. Na statkach, przeznaczonych dla żeglugi dalekiej, należy je wypróbować przed udaniem się w drogę, na innych zaś statkach przynajmniej raz na miesiąc. O dokonaniu próby należy uczynić wzmiankę w dzienniku statku.



### **Zapisek alarmowy na statkach, nie mających dziennika.**

Na statkach, przeznaczonych dla małej żeglugi nadbrzeżnej a nie posiadających dziennika statku, musi się prowadzić dla zapisywania tak tych jak i wszystkich innych przepisanych prób i alarmów osobne zapiski. Każdy zapisek powinien podpisać komendant.

### **Odpowiedzialność za stan drzwi.**

Kierujący maszynista statku jest odpowiedzialny obok komendanta za zupełny do użytku stan wspomnianych drzwi.

### **Podwójne dno.**

Wszystkie statki o długości większej niż 75 metrów, które po ogłoszeniu niniejszego rozporządzenia weszły świeżo w użycie, muszą mieć podwójne dno na całej przestrzeni od przodu do tyłu stosownie do przepisów zakładów klasyfikacyjnych, uznanych przez Ministerstwo handlu.

## **§ 2.**

### **Otworki dla komór i spusty.**

#### **Otworki dla komór.**

Wszystkie otworki dla komór w pokładzie górnym muszą mieć dostatecznie wysokie obkłady, odpowiednie przykrywy otworów i pokrowce z płótna żaglowego. Obkłady i świetlnie otworu na maszyny muszą być szczególnie silne, pierwsze zaś muszą być na statkach, przekraczających granicę małej żeglugi nadbrzeżnej, wysokie co najmniej na 0.76 metra.

Otworki ponad ubikacją na kotły oraz koło kominu a ewentualnie także ponad ubikacją na maszyny należy zaopatrzyć w kraty a oprócz tego w pokrywy żelazne lub stalowe, które można zdejmować.

Jak na pokładzie górnym taksamo i na pokładzie głównym i dolnym muszą być wszystkie otworki na komory skutecznie zabezpieczone przed wdzieraniem się wody.

Wszystkie przykrywy otworów na komory i pokrowce z płótna żaglowego muszą być zaopatrzone w odpowiednie środki do przymocowywania i należy je przechowywać w miejscu zawsze dostępnym w pobliżu otworów, dla których są przeznaczone.

#### **Okna boczne.**

Do zaopatrzenia okien bocznych potrzeba mocnego szkła; ramy, które muszą być zrobione z kruszczu (ale nie z lanego żelaza), muszą szczelnie przylegać. Okna boczne, które wystawione są na napór fal morskich, muszą być nadto zaopatrzone w mocne pokrywy ochronne. Jeżeli w razie niepogody użyje się tych pokryw ochronnych, trzeba zawiać podrocznych o tem, że im nie wolno samowładnie ich zdejmować.

#### **Spusty na wodę.**

W parapecie powinny się znajdować ścieki i spusty na wodę w takiej ilości, aby woda morska, która się tam dostała, mogła łatwo odpływać.

## **§ 3.**

### **Schody i urządzenia ochronne.**

#### **Rozkład i jakość zejść.**

Z wszystkich przedziałów, leżących między stałymi ścianami poprzecznymi, muszą prowadzić odpowiednie schody na pokład górny.

Na wszystkich statkach dla podróżnych muszą schody mieć co najmniej 0·8 metra szerokości, być opatrzone z obu stron mocnymi poręczami i nie mogą mieć więcej jak 65 stopni pochyłości. Na schodach wolno rozpiętych, z boku nieosłoniętych należy dla ochrony dzieci przymocować pod poręczami siatkę lub urządzenie ochronne takiego samego rodzaju.

W ubikacjach dla 50 do 100 osób musi się znajdować dwoje schodów, dla 151 do 200 osób troje, zaś dla więcej jak 200 osób co najmniej czworo schodów.

Każdy otwór, stanowiący wejście na pokład górny, należy zaopatrzyć stale przykrywą o wysokości co najmniej 1·7 metra lub klatką schodową.

#### **Poręcze.**

Otwory dla komór w ubikacjach dla podróżnych na pokładach pośrednich muszą być ogrodzone poręczami z słupków lub łańcuchów, które muszą być tak urządzone, aby użyczały dostatecznej ochrony dla dorosłych i dla dzieci.

Na częściach pokładu, do których mają dostęp podróżni, należy wszystkie schody lub przejścia, znajdujące się na podwyższeniu, zaopatrzyć w poręcze przynajmniej z jednej strony. Otwory dla komór ładunkowych muszą być zamknięte, o ile się w nich nie pracuje lub o ile się ich nie używa jako zejścia na dół, albo też, jeżeli są otwarte a ich obkłady są niższe niż 0·8 metra, powinny być otoczone w odpowiedni sposób łańcuchami lub linami i tym podobnemi. Taksamo należy maszyny na pokładzie i łańcuchy kotwice zaopatrzyć w odpowiednie urządzenia ochronne.

#### **Namioty i parasole od słońca.**

Dla części pokładu górnego lub pokładów nadbudowanych, przeznaczonych dla podróżnych na miejsca do podróży lub do przechadzki, należy przysposobić namioty a nadto przynajmniej z jednej strony statku także parasole od słońca.

#### **§ 4.**

#### **Urządzenia do sterowania i dla komendy.**

#### **Ilość urządzeń do sterowania.**

Parowce, wchodzące świeżo w użycie, o pojemności brutto większej jak 200 ton, a przeznaczone do przewożenia podróżnych, muszą być zaopatrzone w dwa zupełnie od siebie niezależne urządzenia do sterowania, z których przynajmniej jedno urządzenie ma być poruszane siłą maszyn.

#### **Przenoszenie rozkazów, odnoszących się do steru i kontrela.**

Jeżeli ręczny lub rezerwowy przyrząd parowy do sterowania znajduje się pod pokładem, trzeba go połączyć z pomostem komendanta zapomocą tuby lub telegrafu dla steru; stery parowe należy zaopatrzyć wskaźnikiem dla steru.

#### **Urządzenie przewodów lin.**

Na wszystkich statkach muszą przewody lin w ubikacjach dla podróżnych i na pokładzie przechodzić przez osłaniającą rurkę lub być pokryte w inny sposób.

Na statkach, zaopatrzonych w koło sterowe, należy linę od steru lub przyrząd, służący do poruszania koła, przymocować w ten sposób, aby ruchy

koła odpowiadały poruszeniom statku. Słowa komendy „na prawą stronę“ i „na lewą stronę“ oraz znaki i sygnały, służące do potwierdzania lub powtórzenia, winny oznaczać tę stronę, w którą ma się zwrócić przód statku, nie zaś położenie dźwigni sterowej.

#### Przenoszenie rozkazów do maszyny.

Ubikację na maszyny należy połączyć z pomostem komendanta zapomocą tuby.

Na statkach o pojemności ponad 200 zarejestrowanych ton brutto musi się znajdować telegraf dla maszyn, urządzony w celu odczytywania komend przy maszynie i odpowiadania na pomoście. Telegraf dla maszyn należy zaopatrzyć na pomoście i przy maszynie w dzwonki. Nadto musi się na tych statkach znajdować jeszcze inny środek połączenia między pomostem komendanta a maszyną, jak tuba, telefon lub tym podobny.

Przyrządy elektryczne do przenoszenia rozkazów muszą być tak urządzone, aby z przyrządu odbiorczego można przesłać odpowiedź z powrotem do przyrządu nadawczego.

#### Tablica obrotów.

Na każdym parowcu należy na pomoście komendanta umieścić w odpowiednim miejscu tablicę obrotów, obliczoną na połowę ładunku i na ładunek pełny.

### Część II.

#### § 5.

#### Ubikacje dla maszyn i do opalania.

#### Przepisy ogólne.

Ubikacje dla maszyn i kotłów muszą być tak obszerne, aby można wygodnie obsługiwać je i wykonywać roboty w celu utrzymywania ich w dobrym stanie.

Ubikacje te, szczególnie zaś te miejsca, z których kieruje się maszyną, lub gdzie się znajduje manometer, znacznik stanu wody, telegrafy i tym podobne przyrządy, muszą być dostatecznie oświetlone.

Należy zwracać szczególną uwagę na naturalną, w razie potrzeby zaś także sztuczną zmianę powietrza w ubikacjach dla kotłów i maszyn.

Drabiny lub schody, prowadzące z pokładu do ubikacji dla kotłów i maszyn, muszą być tak urządzone, aby ludzie z załogi, należący do ich obsługi, mogli prędko opuścić wspomniane ubikacje.

Każdą odosobnioną ubikację, służącą do opalania, należy zaopatrzyć osobnymi schodami prowadzącymi na dół lub drabinami.

Do pochwy przyśrubowej oraz do łożyska wału śruby musi być zawsze wolny dostęp bez potrzeby przestawiania ładunku, zapasów i tym podobnych.

#### Kanał.

Wszystkie statki o pojemności większej jak 150 ton zarejestrowanych brutto, muszą mieć kanał dla wału śruby, sięgający od przegrody z dławnicą aż



do ubikacyi na maszyny, który musi być oddzielony od ubikacyi tej szczelnymi drzwiami. Drzwi te powinny dawać się otwierać i zamykać z pokładu, znajdującego się ponad linią wody. W kanale tym należy umieścić przyrządy do odprowadzania wody.

Kanał ten musi mieć dostateczne wymiary, aby można swobodnie wykonywać wszelkie roboty około wału śruby, łożysk, sprzęgadeł, dławników itd.

#### **Mocne osadzenie, dostęp.**

Maszyny i kotły należy osadzić tak mocno, aby przy chwianiu się statku nie mogły zmienić swego położenia.

Kotły powinny być, o ile możliwości, tak umieszczone, aby z zewnątrz można było dostąpić do wszystkich zespojeń ich ścian.

#### **Nawrotnica.**

Każda maszyna główna musi być zaopatrzona w pewnie i łatwo funkcjonującą nawrotnicę oraz w przyrząd do wprawiania w ruch.

#### **Cylindry i suwaki.**

W ścianie dolnej i wierzchniej cylindrów należy umieścić wentyle bezpieczeństwa; to samo odnosi się także do skrzynek na suwaki przy cylindrze o średnim i niskim ciśnieniu, jeżeli można parę posilkową wpuszczać bezpośrednio do tych skrzynek. Te wentyle bezpieczeństwa muszą być tak urządzone, aby wytryskująca woda nie mogła nikogo oparzyć.

#### **Przewody dla pary.**

Rury parowe muszą się łatwo rozciągać i ściskać; w razie potrzeby należy zaprowadzić w przewodach osobne w tym celu urządzenia.

Wszystkie ważne przewody dla świeżej pary należy zaopatrzyć w przyrządy do odprowadzania wody; w tych miejscach, gdzie wydobywająca się woda lub para mogłaby oparzyć ludzi, należy umieścić na kurkach dla odwodnienia rury spustowe.

Przewody rur parowych, znajdujące się na pokładzie, należy zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem i należy je tak umieścić i osłonić, aby ludzie nie mogli się z nimi zetknąć.

#### **Oznaczenie przewodów rur.**

W ubikacjach dla maszyn muszą przewody rur być powleczone różnobarwną powłoką celem uniknięcia pomyłki.

#### **Urządzenia ochronne.**

Na ścianach ubikacyi dla maszyn i kanału należy umieścić poręczce lub inne przyrządy celem zapobieżenia poślizgnięciu się.

Maszyny należy zaopatrzyć w odpowiednie urządzenia ochronne tak, aby ludzie z obsługi nie mogli dostać się do będących w ruchu części maszyn.

Wystające trzpienie zespojeń wału śruby, koła zębate przyrządu do wprawiania w ruch itp. należy pokryć blachami ochronnymi.

Szkiełka wodoskazu należy zabezpieczyć przed rozbiciem się zapomocą odpowiedniego urządzenia.

Muszą one być zaopatrzone w takie urządzenia do zamykania, do których łatwo jest się dostać, albo w pewnie funkcjonujące, samoczynne zawory, ochraniające przed pęknięciem, a ich kurki do spuszczenia wody muszą być zaopatrzone w rury spustowe.

Przyrządy do podnoszenia popiołu nie powinny być niebezpieczne dla obsługujących je ludzi; wiadra na popiół, podnoszone na linach lub łańcuchach, muszą być w taki sposób zawieszane, aby nie spadły.

#### **Maszyny pomocnicze.**

Jeżeli maszyny pomocnicze ustawione są w osobnej ubikacji, musi ona być odpowiednio oświetlona, przewietrzana i oddzielona od sąsiednich przedziałów szczelnymi ścianami działowymi.

#### **Węglownie.**

Węglownie muszą być oddzielone od kotłów a przechodzące przez te węglownie przewody rur należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem zapomocą opierzenia.

Węglownie należy dostatecznie przewietrzać, o ile możliwości, zapomocą wyssania powietrza przesyconego pyłem a wciśnięcia powietrza świeżego.

#### **Narzędzia i części zapasowe.**

Załączniki 1. i 2. wskazują, jakie należy zabrać części zapasowe i narzędzia.

### **§ 6.**

#### **Płynne materiały palne.**

Parowce, w których się pali płynami, należy zgłosić jako takie przed rozpoczęciem pierwszej podróży w urzędzie portowym w przystani wyjazdu celem urzędowego zbadania odpowiedniego stanu urządzeń bezpieczeństwa.

Punkt zapłonięcia używanego oleju nie może leżeć poniżej 110 stopni Celsiusa.

Przedziały o podwójnem dnie, służące do przechowywania płynnych materiałów palnych, muszą być tak zaklepane, aby nie przepuszczały oleju. Najmniej 10 procent płynnego materiału palnego musi się znajdować w zbiorniku ponad podwójnem dnem.

Jeżeli materiał palny nie jest umieszczony w nieprzepuszczającym wody podwójnem dnie statku, należy olej przechowywać w zamkniętych zbiornikach żelaznych. Zbiorniki te muszą być zrobione tak mocno, aby przedstawiały dostateczne bezpieczeństwo podczas jazdy na morzu i nawet w tym razie, kiedy są tylko częściowo napełnione.

Muszą one być tak zrobione, aby wytrzymywały przyrost wewnętrznego ciśnienia o napięciu pół atmosfery.

Jeżeli zbiorniki zapasowe stoją osobno, należy umieścić przy nich rynny blaszane, koryta, blachy ochronne i tym podobne, aby wyciekający olej nie zetknął się z ładunkiem lub nie dostał się do warzelni przy maszynach.

#### **Obowiązek zgłoszenia.**

#### **Dozwolone rodzaje oleju.**

#### **Przechowywanie materiałów palnych.**

Zbiorniki te muszą być oddzielone od ubikacji na ładunki i na kotły podwójnemi szczelnemi ścianami działowemi.

Urządzeń z pompami dla płynnych materyałów palnych nie można używać do innych celów.

Każdy zbiornik na płynny materyał palny należy celem odprowadzania powietrza zaopatrzyć rurą, która ma sięgać ponad pokład najwyższy i której wylot ma być zabezpieczony przed wdarciem się materyałów palnych.

Celem oddalania spalonych gazów po wypróżnieniu zbiorników należy zaprowadzić odpowiednie urządzenie do przewietrzania.

Przewody długich rur należy zaopatrzyć odpowiednią ilością zamknięć, aby ograniczyć następstwa złamania się tych rur.

## § 7.

### Motory do spalania.

#### Przechowywanie oleju.

Zbiorniki z zapasem olejów mineralnych, służących do użytku, powinny być ustawione, o ile możliwości, poza ubikacją na motory. Jeżeli olej wiezie się w podwójnem dnie, musi się co najmniej 10 procent całego zapasu przechowywać w zbiorniku ponad podwójnem dnem. Należy jednak postarać się o to, aby ani olej ani gazy zapalne nie mogły uchodzić i aby zbiornik nie rozgrzał się od jakichś gorących części motorów.

Zbiorniki z zapasem takich olejów mineralnych, które przy stanie barometru, wynoszącym 760 milimetrów, już przy 27 stopniach Celsjusza albo przy cieplecie niższej wypuszczają gazy zapalne (oznaczonych poniżej jako oleje mineralne rodzaju A), musi się ustawiać poza obrębem ubikacji na motory.

Wszystkie otwory należy zamknąć siatkami drucianymi o drobnych oczkach, które można łatwo zdejmować w celu czyszczenia.

Jeżeli materyał palny wprowadza się do motoru zapomocą wielkiego ciśnienia, wówczas zbiornik musi być odpowiednio usztywniony i zastosowany do ciśnienia, odpowiadającego podwójnemu ciśnieniu, używanemu przy ruchu. Wszystkie zbiorniki muszą być zrobione z kruszczu (żelaza, stali) przy zastosowaniu nitowania, spajania lub lutowania i nie mogą służyć do usztywnienia kadłuba okrętu, do przyczepiania pierścieni, haczyków i tym podobnych.

Należy je tak utwierdzić, aby nie mogły zmienić swego położenia przy poruszaniu się statku.

Jeżeli zbiornik z zapasem zaopatrzony jest w stałe przymocowane szkło, musi ono być zamknięte i zaopatrzone w urządzenie ochronne.

Rury do napełniania przy wszystkich zbiornikach muszą sięgać ponad pokład; przy używaniu takich olejów mineralnych, które przy stanie barometru, wynoszącym 760 milimetrów, wydają dopiero przy



ciepłocie większej niż 27 stopni Celsjusza zapalne gazy (oznaczonych poniżej jako oleje mineralne rodzaju *B*), mogą rury do napełniania służyć do odprowadzania powietrza ze zbiorników, o ile na końcu zaopatrzone są w siatkę drucianą.

W zbiornikach, pozostających pod ciśnieniem, jakoteż dla olejów mineralnych rodzaju *A* należy rury do odprowadzania powietrza zaopatrzyć przy zbiorniku w wentyle celem zabezpieczenia przed podwyższeniem wewnętrznego ciśnienia.

Wszystkie zbiorniki z zapasem muszą być tak ustawione, aby wyciekający olej można było zbierać do blaszanych koryt, rynien lub w jakikolwiek inny sposób i aby go można było łatwo usuwać.

Na statkach drewnianych musi się pod zbiornikiem oraz motorem umieścić w tym celu, aby części z drzewa nie przesiąkały olejem, nieprzepuszczające oleju metalowe naczynie na gromadzenie oleju, z którego można nagromadzony płyn odprowadzić pewnie zapomocą pomp lub rur drenowych, wychodzących poza obręb statku.

Warzelnia oraz naczynie na gromadzenie oleju muszą być łatwo dostępne i utrzymywane zawsze sucho. Nie wolno w nich przechowywać materiałów, które się łatwo same zapalają, jak na przykład nasyconej olejem bawełny.

W ubikacjach, w których się znajdują oleje mineralne rodzaju *A*, nie wolno umieszczać otwartych konwi lub innych zbiorników z płynami tego rodzaju.

Do ubikacji tych wolno wchodzić tylko z lampami bezpieczeństwa. Wolno je oświetlać tylko lampami tego rodzaju lub wpuszczanymi w ściany latarkami, których nie wolno obsługiwać z tych ubikacji.

Nie wolno palić tytoniu w zamkniętej ubikacji na motory, jakoteż w pobliżu zbiorników z olejami mineralnymi rodzaju *A*.

Napełnianie olejami mineralnymi rodzaju *A* może odbywać się jedynie wtedy, jeżeli na statku niema podróżnych.

Jeżeli przy napełnianiu tymi olejami potrzeba sztucznego oświetlenia, można używać tylko lamp wyżej wymienionych.

Rury dopływowe do motoru muszą być przy zbiorniku oraz przed motorem zaopatrzone w przyrządy do zamykania.

Przewody te należy zrobić z rur mosiężnych, sporządzonych bez szwu, o ile możliwości z jednego kawałka; do lutowania rur można używać tylko twardego lutu. Poszczególne części rur należy połączyć z sobą oraz z częściami przylegającymi zapomocą metalowych szczelnych zaśrubowań oraz tam, gdzie rury muszą być ruchome, zaopatrzyć je w sprężyste pętlice lub w inne odpowiednie urządzenia. Rury dopływowe musi się zabezpieczyć przed uszkodzeniem i zapewnić łatwy do nich dostęp.

#### Naczynia na gromadzenie oleju.

#### Urządzenia dla bezpieczeństwa.

#### Przewody rur.

Rura wydmuchowa musi być należycie oziębiona i izolowana, a jeżeli wylot jej znajduje się blisko linii wody, musi być tak zrobiona, aby woda nie mogła być wessana napowrót do motoru.

Ulatniacz musi być tak sporządzony, aby w razie zastanowienia maszyny można było uczynić nieszkodliwem zapomocą odpowiednich urządzeń uchodzenie gazów zapalnych lub płynów.

Przewód dla wody ochładzającej należy zaopatrzyć przy ścianie statku w przyrząd do zamykania, zaś rurę wypływową w wentyl zwrotnie działający, jeżeli rura ta znajduje się pod linią ładunku lub tuż ponad nią.

Należy postarać się w odpowiedni sposób o spuszczenie wody w najniższym miejscu tej ubikacji, gdzie się znajduje woda ochładzająca dla motoru.

#### **Zapalanie.**

Przy zastosowywaniu sposobu zapalania zapomocą elektryczności należy wszystkie druty starannie izolować oraz zabezpieczyć przed wodą i mechanicznem uszkodzeniem.

Motorów z nieosłoniętymi lampami do ogrzewania można używać tylko wtedy, jeżeli motor wprawia się w ruch zapomocą olejów mineralnych rodzaju *B* i jeżeli nie stoi w miejscu zamkniętem; lamp tego rodzaju można w sposób przejściowy używać do wprawiania w ruch także w zamkniętych ubikacjach, o ile lampy te są przymocowane do motoru.

#### **Przewietrzanie.**

Ubikacja na motor oraz ubikacja na zbiorniki muszą być dostatecznie przewietrzane.

#### **Przenoszenie rozkazów.**

Jeżeli miejsce, z którego komenderuje się statkiem, jest oddzielone od ubikacji na motor, należy postarać się o przenoszenie rozkazów zapomocą głośno dzwoniących telegrafów.

#### **Zbiorniki z ściśnionem powietrzem.**

Jeżeli do wprawiania w ruch i zmieniania kierunku maszyny używa się zbiorników z ściśnionem powietrzem, należy je zaopatrzyć w manometer i w wentyl bezpieczeństwa. Przed puszczeniem ich w ruch oraz co pięć lat należy je poddać próbie ciśnienia półtora razy większego niż ciśnienie robocze, nadto należy je co roku poddawać badaniu.

#### **Statki motorowe.**

Warunki ogólne, przepisane w niniejszem rozporządzeniu dla statków parowych, należy analogicznie zastosować do statków motorowych.

### **§ 8.**

#### **Maszyny do oziębiania.**

#### **Ustawienie.**

Maszyny do oziębiania, które puszcza się w ruch, nie używając do tego materyałów, niebezpiecznych dla zdrowia, można ustawiać w ubikacji na maszyny lub w ubikacji, pozostającej w połączeniu z tą pierwszą ubikacją.

Maszyny do oziębiania, zasilane zapomocą kwasu siarkawego lub amoniaku, musi się ustawić w ubikacji, oddzielonej zupełnie od innych ubikacji, w których przebywają ludzie.

**Urządzenia tych ubikacyi.**

Ubikacya ta musi być zaopatrzona celem odprowadzania powietrza w dwie rury odprowadzające, wychodzące na wolne powietrze, z których jedna ma wchodzić wylotem swoim do tej ubikacyi w punkcie najwyższym, druga zaś w punkcie najniższym.

Należy ją szczelnie zamknąć zapomocą drzwi. Drzwi te należy tak urządzić, aby można było je otwierać i zamykać z dwóch miejsc od siebie zupełnie oddzielonych, które nie są bezpośrednio narażone na uchodzenie gazów.

**Przechowywanie materiału, służącego do wytwarzania ruchu.**

Flaszek, mieszczących w sobie pod wysokiem ciśnieniem materiały, służący do wytwarzania ruchu, nie można przechowywać w ubikacyi na maszynie lub w ubikacyi, pozostającej z nią w bezpośredniem połączeniu, jak na przykład w kanale dla wału śruby.

**§ 9.****Urządzenia dla elektryczności.****Napięcie, rodzaj prądu.**

W sieci światła można używać w regule prądu stałego o sile 110 wolt a dla przenoszenia siły prądu stałego o sile do 220 wolt.

Zjednoczenie współwłaścicieli statku winno w danym przypadku zasięgnąć zezwolenia Władzy morskiej na używanie prądu przemiennego.

**Budowa wytwarzaczy prądu.**

Prądnice muszą być tak zbudowane, aby je można było, o ile funkcjonują jako wytwarzacze, w przeciągu poł godziny przeciążać o 25 procent, o ile zaś funkcjonują jako motory, w ciągu trzech minut o 40 procent, nie wywołując przytem niedozwolonych iskier w zdawie prądnicy.

Ciepłota w uzwojeniach, kolektorach, w żelazie i w łożyskach nie powinna być przytem wyższą jak 50 stopni Celsjusza, jeżeli izolacya jest z bawełny, jeżeli zaś izolacya jest z blyszczu, azbeztu lub tym podobnych przedmiotów, nie może być wyższa jak 80 stopni Celsjusza, a to w obu przypadkach po nieustannem dziesięciogodzinnem pełnem obciążeniu.

Kolektorów nie wolno tak silnie zużywać, aby przed upływem 24 godzin trzeba było je wygładzać.

Zaciski łączące należy umieścić w miejscach zabezpieczonych.

Każda prądnica i każdy motor musi mieć tarczę, na której mają być uwidocznione następujące szczegóły:

1. Napięcie robocze w woltach,
2. ilość obrotów na minutę,
3. dopuszczalne normalne obciążenie w amperach.

**Ustawienie i puszczenie w ruch wytwarzaczy prądu.**

Prądnice należy ustawiać co najmniej w odległości 10 metrów od normalnej busoli.

Akumulatory należy umieścić na pokładzie lub w osobnych ubikacyach, do których nie wolno wchodzić z nieosłoniętym światłem, w ten sposób, aby kwas nie mógł wyciekać podczas kołysania się statku.

Nie wolno używać łatwo zapalnych materiałów do budowy naczyń akumulatorów.



**Połączenie.**

Na tablicy rozdzielczej, zrobionej z materiału, nieprzystępnego dla działania ognia, należy umieścić mierniki prądu i napięcia dla każdej maszyny, uwidaczniające obciążenie normalne, tudzież wyłączniki i bezpieczniki dla każdego obwodu prądu, a to w ten sposób, aby kontrola podczas ruchu była łatwa.

Każdy obwód prądu musi być oznaczony tarczą.

Osobny przewód musi być poprowadzony od tablicy rozdzielczej do latarni bocznych oraz latarni na masztach i należy się postarać o to, aby oficer służbowy mógł zawsze przekonywać się o prawidłowym funkcjonowaniu.

Do wyłączników tych przewodów nie powinny mieć przystępu osoby niepowołane.

**System urządzenia przewodów.**

Nowe urządzenia powinny być zawsze wykonane według systemu dwuprzewodnikowego (urządzenie centralne).

Istniejące urządzenia, wykonane według systemu jednoprzewodnikowego, można zachować nadal za pozwoleniem Władzy morskiej, o ile nie rozchodzi się o statki, przewożące naftę lub inny ładunek łatwo zapalny.

**Materyał na przewody i ich wymiary.**

Jako materiału na przewody należy używać miedzi elektrolitycznej, zawierającej co najmniej 90 procent miedzi chemicznie czystej. Przekrój poprzeczny drutów, kabli musi posiadać taki wymiar, aby przez milimetr kwadratowy nie przepływało więcej jak 1·6 ampery.

Żaden drut nie może mieć większej średnicy niż 2 milimetry a mniejszej niż 1·2 milimetra.

Materyał izolacyjny nie powinien stawać się zbyt miękkim przy ciepłocie 70 stopni Celsjusza; opór musi po 24 godzinnem zanurzeniu w wodzie wynosić jeszcze 350 megomów na kilogram.

Izolacja musi zupełnie zabezpieczać przed bardzo wilgotnem powietrzem.

**Umieszczenie przewodów.**

Przewody należy tak umieścić, aby je można było łatwo badać, a mianowicie albo w rynnach drewnianych z przyśrubowanymi pokrywkami albo w rurkach żelaznych wewnątrz izolowanych (rurkach Bergmanna) z odpowiednio rozdzielonymi gniazdami łącznikowymi oraz bez ostrych zagięć.

Opancerzone lub mocno oprawione kable można bez dalszej ochrony przymocowywać do tablic z drzewa zapomocą przychwytek do przytwierdzania kabli; jeżeli przewody kabli wystawione są na działanie wysokiej ciepłoty, silnej wilgoci lub są narażone na mechaniczne uszkodzenia, należy je umieścić w rurach.

W miejscach, gdzie przewody przechodzą przez szczelne ściany działowe i przez pokłady, muszą się znajdować dławnice z brzozy. Te miejsca, gdzie się stykają druty i kable, należy zalutować, nie używając do tego kwasów.

**Bezpieczniki.**

Na końcach kabli muszą być przylutowane metalowe zakończenia, aby stanowiły dobrą powierzchnię dla styku.

Wszystkie odgałęzienia ze zmniejszonym przekrojem poprzecznym przewodów należy ochraniać zapomocą bezpieczników topnych, których przekrój poprzeczny powinien być tak wymierzony, aby bezpieczniki te wytrzymały jeszcze podwójną ilość prądu, przepuszczanego przez druty, które one zabezpieczają.

W ubikacjach na ładunki i w ubikacjach, w których mogą wywiązać się gazy wybuchowe, lub tam, gdzie z jakiegokolwiek powodu grozi niebezpieczeństwo ognia, nie można umieszczać ani bezpieczników ani wyłączników.

**Lampy dla oświetlenia wewnętrznego.**

Do oświetlenia wewnętrznego można używać lamp żarowych z włóknem węglowym lub metalowym oraz lamp żarowych z metalizowanym włóknem węglowym.

Lampy ręczne oraz przyrządy do oświetlania, umieszczone w miejscach, w których mogą łatwo ulec uszkodzeniu, jak na przykład każda lampka w ubikacji na maszyny, na kotły lub w ubikacji na ładunki, muszą być opatrzone siatkami ochronnymi.

Węglarnie, o ile potrzebują oświetlenia, muszą być zaopatrzone w latarki, przymocowane do ścian węglarni, w których umieszcza się lampy żarowe tak, iż wytwarzające się ewentualnie gazy nie mogą się zetknąć ani z lampami ani z łącznikami lub bezpiecznikami.

**Lampy, służące do oświetlenia zewnątrz.**

Do oświetlenia zewnątrz i do oświetlenia pokładu można używać grup żarówek, tak zwanych palników słonecznych i lamp łukowych, a to szczególnie przy reflektorach.

Z pomiędzy lamp łukowych można na wolnem powietrzu używać tak lamp z nieosłoniętym łukiem świetlnym, lamp z zamkniętym łukiem świetlnym (łukówek ekonomicznych) i lamp o prądzie stałym z ograniczonym dostępem powietrza (lamp oszczędnościowych) jak też i lamp łukowych promiennych.

W miejscach, gdzie żarzące się cząsteczki węgla, spadające z lamp łukowych mogą być niebezpieczne, musi się zapobiec temu zapomocą odpowiednich urządzeń.

**Maszyny pomocnicze, poruszane zapomocą elektryczności.**

O ile elektryczności używa się do poruszania maszyn pomocniczych, musi każda z nich otrzymać dla siebie osobny motor, tak, aby każda maszyna niezależnie od innych była zawsze zdolna do ruchu.

Motory oraz łączniki i bezpieczniki muszą być ile możności tak osadzone, aby nie mogła do nich zachodzić rozpryskująca się woda ani pył.

Zjednoczenie współwłaścicieli statku winno w każdym poszczególnym przypadku postarać się

o zezwolenie Władzy morskiej na zaprowadzenie elektrycznych zamków do drzwi przedziałów oraz na poruszanie maszyny sterowej zapomocą elektryczności.

§ 10.

**Połączenia z morzem.**

**Zamykalność.**

Wszystkie rury, zaczynające się lub kończące się wylotem swoim poniżej lub tuż obok linii wody, wyjąwszy rur odpływowych wychodków, ścieków okrętowych itp., muszą być zaopatrzone w przyrządy do zamykania, przytwierdzone szczelnie do ściany burty.

Te przyrządy do zamykania muszą być, o ile możliwości, widoczne i tak umieszczone, aby można było posługiwać się nimi każdego czasu, nie zdejmując płyt pokładowych itp.

Kurki muszą być tak urządzone, żeby klucz można było zdjąć tylko wtedy, kiedy kurek jest zamknięty.

Do zamykania przewodów, przez które może się wydostawać woda z kotłów albo może się wdzierać do wnętrza statku woda z morza, można używać tylko wentylów.

Wyjętym z pod tego postanowienia jest tylko przewód, służący do nabierania wody morskiej do polewania popiołu, który jednak musi być zaopatrzony w dwa kurki. Średnica tego przewodu nie może być większa niż 38 milimetrów.

Rury (z wychodków itp.), uchodzące poniżej lub tuż obok linii zanurzenia naładowanego statku, muszą być tak urządzone, aby przez nie nie mogła się dostać woda.

**Krata ochronna.**

Wszystkie większe otwory, służące do wpuszczenia wody morskiej, należy przy ścianie statku zaopatrzyć kratą.

§ 11.

**Pompy i przyrządy do gaszenia ognia.**

**W ogólności.**

Pod względem ilości, wielkości i sprawności pomp muszą statki odpowiadać co najmniej tym wymaganiom, jakie stawiają zakłady klasyfikacyjne, uznane przez Ministerstwo handlu.

**Pompy odwadniające.**

Wszystkie parowce muszą być zaopatrzone w dwie niezależne od siebie pompy odwadniające, poruszane siłą maszyn, z których przynajmniej jedna może wyciągnąć wodę z każdego szczelnego przedziału, z wyjątkiem z ubikacji tylnych na spodzie statku, ubikacji na łańcuchy oraz innych ubikacji nieznacznej wielkości.

Dla statków, posiadających maszyny główne o sile mniejszej niż 100 koni, wystarczy jedna pompa odwadniająca.

Pompa okrężna musi być zaopatrzona w przewód ssący, idący z ubikacji na maszyny, który należy zaopatrzyć w wentyl bezpowrotny, dający się zamykać śrubą.



Oprócz tego każdy przedział, odgradzony poprzecznymi ścianami działowymi, musi być zaopatrzony co najmniej w jedną pompę o dostatecznej sprawności, którą można poruszać z górnego pokładu.

Postanowienie to nie obowiązuje tylko w tym wypadku, jeżeli jakie inne urządzenie umożliwia wydobywanie wody z szczelnych przedziałów także bez potrzeby używania przyrządów do pompowania, umieszczonych w ubikacji na kotły i na maszyny.

Jeżeli wspomniane wyżej pompy nie są ustawione na najwyższym pokładzie, należy przy ustawianiu ich wziąć na uwagę tę okoliczność, że należy niedopuszczyć, aby wypompowana woda dostawała się z powrotem do wnętrza statku.

Znajdujące się na statku rury tłoczne powinny mieć wylot swój powyżej linii zanurzenia naładowanego statku.

Dla pomp ręcznych trzeba przygotować na miejscach łatwo dostępnych odpowiednie kołby.

Nie wolno pomp ustawiać wyżej niż na 7 metrów ponad koszem do ssania.

Kosze do ssania muszą się dawać łatwo zdejmować i musi być łatwy do nich dostęp.

Przewody rur należy tak poumieszczać, aby można było wydobyć wodę z najgłębszego miejsca każdego przedziału; jeżeli na statkach z dnem podwójnem nie ma studni, należy postarać się o osobny przewód rur dla każdej strony statku.

Przewody rur należy założyć w sposób bezpieczny, zapewniając dostęp do nich, w regule zaś nie powinny one przechodzić przez węglarnie. Jeżeli się tego uniknąć nie da, należy postarać się o odpowiednie zabezpieczenie. Przy przejściu przez szczelne ściany działowe należy je tak przytwierdzić, aby woda z jednego przedziału nie mogła się dostać do drugiego.

Przyrządy do zamykania przewodów rur odwadniających powinny się dawać otwierać i zamykać z ubikacji, w której znajduje się odnośna pompa odwadniająca, albo z pokładu, leżącego ponad linią zanurzenia naładowanego statku; skrzynki wentylowe należy zaopatrzyć w wentyle bezpowrotne, dające się zamykać śrubami.

Każdy szczelny przedział statku musi być zaopatrzony w rurę do mierzenia głębokości, prowadzącą z warzelnii aż do najbliższego pokładu ponad linią zanurzenia naładowanego statku, do której to rury musi być zawsze dostęp.

Dla każdej ubikacji, przeznaczonej na wprowadzanie balastu z wody, należy zaprowadzić w celu napełniania i opróżniania tej ubikacji przewód rurowy, oddzielony zupełnie od przewodu rur odwadniających.

Ten przewód rurowy musi umożliwiać zupełne wypompowanie wody, stanowiącej balast, także przy silnem pochyleniu statku.

**Rury do mierzenia głębokości.**

**Urządzenie pomp do obciążania wodą.**

Skrzynki wentylowe dla przewodów odwadniających oraz dla przewodów dla balastu muszą być od siebie oddzielone i tak umieszczone, aby nawet w razie nieostrożności przy obsłudze niemożliwe było zalanie statku.

Każdy zamknięty dla siebie przedział dna podwójnego, służący do napełniania go balastem wodnym, należy zaopatrzyć przynajmniej w jedną rurę na powietrze i w jedną rurę do mierzenia głębokości.

Na parowcach z dnem podwójnym oraz z więcej jak pięcioma szczelnymi ścianami działowymi, musi się znajdować na pokładzie dokładny plan przewodów odwadniających i przewodów dla balastu.

Łodzie motorowe, które przewożą podróżnych, muszą być zaopatrzone przynajmniej w jedną pompę ręczną do wyciągania wody.

Na statkach z pokładem odburznym oraz na statkach z pokładem zastłoniętym należy w nadbudowaniach, położonych bezpośrednio ponad pokładem głównym, umieścić żelazne poprzeczne ściany działowe (ogniowe ściany działowe) w odstępach powyżej 40 metrów, jeżeli nadbudowania te przeznaczone są na pomieszczenie podróżnych lub ładunku.

Parowce osobowe o pojemności ponad 200 ton zarejestrowanych brutto należy zaopatrzyć w dostatecznie silną parową sikawkę ogniową, utrzymywaną zawsze w dobrym stanie, której przewód tłoczący prowadzi aż na pokład główny.

Dla pomp ręcznych i parowych należy przysposobić w dostatecznej ilości węże, rurki wylotowe i odpowiednie zaciski śrubowe, jakoteż odpowiednie części zapasowe węzów.

Kurki i zaciski śrubowe należy tak poumieszczać i rozdzielić, aby w razie wybuchu pożaru można było łatwo przymocować węże. Węże muszą być tak długie, aby wodę potrzebną do gaszenia można było łatwo doprowadzić do każdego miejsca na statku. Węże należy przechowywać w ten sposób, aby były gotowe do natychmiastowego użytku.

Statki, przeznaczone dla żeglugi dalekiej oraz wielkiej żeglugi nadbrzeżnej, służące do przewozu więcej jak 200 podróżnych, należy zaopatrzyć w takie urządzenia, względnie przyrządy, które umożliwiają tłumienie ognia zapomocą pary lub gazów.

Przyrządy muszą być uznane za odpowiednie przez Władzę morską.

Na każdym statku, przeznaczonym dla żeglugi dalekiej i wielkiej żeglugi nadbrzeżnej, oraz na statkach dla podróżnych, przeznaczonych dla małej żeglugi nadbrzeżnej, musi się znajdować co najmniej 6 gasideł pożarnych systemu zatwierdzonego przez Władzę morską zaś na statkach towarowych, przeznaczonych dla małej żeglugi nadbrzeżnej, 2 gasidla tego rodzaju, które mają być umieszczone pod pokładem w rozmaitych miejscach.

Po stronie zewnętrznej gasideł pożarnych musi się znajdować odpowiednie pouczenie o ich użyciu.

#### **Plan odwodnienia.**

#### **Pompy ręczne na łodziach motorowych.**

#### **Ogniowe ściany działowe.**

#### **Parowa sikawka ogniowa.**

#### **Węże.**

#### **Urządzenia do tłumienia pożarów zapomocą pary lub gazn.**

#### **Gasidla pożarne.**

**Kaptury od dymu, lampy bezpieczeństwa.**

Nadto powinny być na każdym statku dla podróżnych, przeznaczonym dla żeglugi dalekiej, dwa kaptury od dymu i dwie lampy bezpieczeństwa, zaś na statkach towarowych, przeznaczonych dla żeglugi dalekiej i wielkiej żeglugi nadbrzeżnej, które wożą ładunek węgla, powinien się znajdować jeden taki kaptur.

**Urządzenia do gaszenia ognia na łodziach motorowych.**

Na łodziach motorowych, przewożących podróżnych, należy pompę odwadniającą przysposobić zarazem jako pompę do gaszenia ognia.

Muszą one nadto mieć jedno gasidło pożarne oraz jeden worek, zawierający co najmniej 10 litrów piasku.

**Część III.****§ 12.****Ubikacje i pokłady dla pasażerów.****Dopuszczalna jakość pod względem położenia i budowy.**

Z pokładów, używanych do pomieszczenia podróżnych, może najwyżej jeden pokład leżeć pod poziomem wody.

Wysokość ubikacji nie może wynosić mniej, niż 1·83 metra, licząc od podłogi do dolnej krawędzi dźwigarów pokładu.

Nadbudowań można używać na pomieszczenie podróżnych tylko wtedy, jeżeli są połączone trwale z statkiem, zamknięte z wszystkich stron i jeżeli są dostatecznie bezpieczne.

Nie wolno umieszczać podróżnych w najniższej ubikacji na ładunki, albo na ładunkach lub na pokładzie, zrobionym tymczasowo, tudzież na takich niepokrytych częściach pokładu żelaznego lub bezpośrednio pod temi częściami, które są wystawione na wpływy atmosferyczne.

**Dopuszczalna jakość pod względem higienicznych właściwości ubikacji.**

Za ubikacje dla podróżnych mają tylko służyć ubikacje, dobrze przewietrzane, dobrze oświetlone i zabezpieczone przed wpływami niebezpiecznymi lub szkodliwymi dla zdrowia. W razie, jeżeli ubikacje dla podróżnych położone są koło hali maszyn, kotłowni, opony komina lub chłodni albo też w ich pobliżu, należy zapomocą odpowiednich środków zapobiec wpływom temperatury. Ubikacje te należy odosobnić zapomocą odpowiednich urządzeń od takich ubikacji na statku, z których wydostaje się wilgoć lub woń nieprzyjemna.

Na umieszczenie podróżnych w ubikacjach, nieoświetlonych dostatecznie światłem naturalnem, można zezwolić wówczas, jeżeli ubikacje te są dostatecznie oświetlone elektrycznym światłem oraz jeżeli zapewniają dla każdego podróżnego w nich pomieszczonego zamiast przestrzeni powietrza, przepisanej w § 13., co najmniej 4 metry kubiczne tej przestrzeni; dla obliczenia przestrzeni powietrza przyjmuje się przytem wysokość ubikacji najwyżej na 2·4 metra.

**Urządzenia zabezpieczające.**

Wszystkie nieosłonięte pokłady, służące do użytku podróżnych, należy na końcach i bokach zaopatrzyć w odpowiednie ogrodzenie lub w mocne poręcze, które na statkach, przeznaczonych dla że-



gługi dalekiej, muszą być wysokie co najmniej na 1·2 metra zaś na innych statkach co najmniej na 1 metr.

Poziome listwy lub słupki poręczy nie powinny być od siebie oddalone więcej jak o 0·25 metra, w przeciwnym zaś razie należy rozpiąć mocną siatkę od najwyższej listwy poręczy aż do pokładu, aby zapobiec spadnięciu dzieci z pokładu. Koło spustów na wodę, umieszczonych w ogrodzeniu, należy przymocować kraty ochronne.

Wszystkie ubikacje dla podróżnych należy przy wejściach oznaczyć stale przymocowanymi tablicami. Na tablicach należy uwidocznąć przeznaczenie ubikacji, klasę jazdy (jeżeli są różne klasy), ilość miejsc do podróży, oraz numeru (lub pierwszy i ostatni numer) stałych leż do spania.

Kajuty, w których znajdują się stałe leża do spania, należy oznaczać tylko numerami tych leż.

### § 13.

#### Obliczanie ilości podróżnych.

Ilość podróżnych oznacza się według ilości miejsc do spania, znajdujących się w zamkniętych nadbudowaniach oraz na pokładach pośrednich.

Gdzie urządzone są stałe leża do spania, tam oznacza się ilość miejsc do podróży, przypadających na kajuty i dla podróżnych międzypokładowych, według ilości tych leż pod warunkiem, że one odpowiadają przepisom § 14. i że każda oddzielna ubikacja do spania dostarcza dla każdego podróżnego przestrzeni użytkowej o pojemności 2·5 metra sześciennego w nadbudowaniach lub na pierwszym pokładzie pośrednim, zaś 3 metry sześciennie na niższych pokładach pośrednich.

Przy obliczaniu przestrzeni użytkowej nie uwzględnia się nigdy wysokości pokładu pośredniego w większym wymiarze niż 2·4 metra.

W ubikacjach mieszkalnych, niezaopatrzonych w stałe leża do spania, oznacza się ilość miejsc do podróży dla podróżnych międzypokładowych według powierzchni pokładu, nadającej się do użycia jako miejsce do spania. Przytem powinno przypadać na każdego podróżnego w nadbudowaniach lub na pierwszym pokładzie pośrednim 1·1 metra kwadratowego, zaś na niższych pokładach pośrednich 1·3 metra kwadratowego wolnej powierzchni pokładu.

Oprócz miejsc do podróży należy przysposobić dla podróżnych na którymś z pokładów na wolnem powietrzu wspólne miejsce dla przechadzki o rozmiarze 0·45 metra kwadratowego wolnej powierzchni pokładu na osobę, a gdyby dla podróżnych z kajut 1. i 2. klasy przeznaczono większą powierzchnię pokładu, należy dostarczyć dla podróżnych 3. klasy miejsce do przechadzki w określonym wyżej rozmiarze na innych częściach pokładów.

Rozmiar miejsca do podróży dla podróżnych pokładowych należy obliczyć w ilości 0·84 metra

#### Oznaczanie ubikacji dla podróżnych.

#### Na statkach, przeznaczonych do żeglugi dalekiej i wielkiej żeglugi nadbrzeżnej.

#### **Dla małej żeglugi nadbrzeżnej.**

kwadratowego wolnej powierzchni pokładu. W tym celu należy używać tylko pokładu górnego. Jeżeli na statkach, przeznaczonych dla żeglugi dalekiej, pokład górny nie jest utworzony z pokładu głównego (ewentualnie z podwyższonym pokładem tylnym) lub z pokładu przerwistego, lecz z pokładu z zasłonami, pokładu dla przechadzki lub z częściowego pokładu pomostowego i pokładu piętrowego, to długość części pokładu, odmierzonych dla pasażerów pokładowych, nie może w całości być większą niż czwarta część zarejestrowanej długości statku. Pozostawia się uznaniu właściciela statku, jakie części pokładu należy w takim wypadku odmierzyć.

Ilość miejsc podróżnych w kajutach oraz w innych zamkniętych ubikacjach, mieszczących w sobie stałe leża do spania, oznacza się jak wyżej, w nadbudowaniach jednak i na pierwszym pokładzie pośrednim potrzeba na osobę tylko 2·0, zaś na niższych pokładach pośrednich 2·3 metra kwadratowego użytkowej przestrzeni.

Na statkach, przeznaczonych dla małej żeglugi nadbrzeżnej, oznacza się ilość miejsc do podróży w ubikacjach, w których niema stałych leż do spania, według wymiaru 0·75 metra kwadratowego wolnej powierzchni pokładu na osobę.

W taki sam sposób można nadto wymierzyć na statkach, przeznaczonych dla małej żeglugi nadbrzeżnej, sale jadalne oraz wszystkie inne ubikacje zbiorowe.

Jako miejsce do przechadzki należy dla wszystkich podróżnych, mających miejsce do podróży w ubikacjach zamkniętych, przeznaczyć na jakimkolwiek pokładzie na wolnem powietrzu 0·25 metra kwadratowego wolnej powierzchni pokładu.

Miejsce do podróży dla podróżnych pokładowych należy oznaczyć w wymiarze 0·75 metra kwadratowego wolnej powierzchni pokładu na osobę. W tym celu można użyć oprócz pokładu górnego także każdy odpowiedni pokład na nadbudowaniach.

Na statkach, przeznaczonych dla małej żeglugi nadbrzeżnej, które odbywają drogę, wynoszącą więcej niż 150 mil, licząc żeglugę do miejsca przeznaczenia i z powrotem, musi się dla jednej szóstej części podróżnych pokładowych dostarczyć miejsca, zabezpieczonego przed wiatrem i niepogodą w przeznaczonej do tego ubikacji pod pokładem lub na pokładzie, ewentualnie także pod pokładem wypukłym, otwartym tylko od strony tylnej statku, lub tym podobnym. Wymiar ubikacji tego rodzaju należy oznaczać według miary, oznaczonej dla miejsc podróżnych na pokładzie.

Pomiarowi powierzchni pokładu dla użytku podróżnych nie ulegają:

- a) części statku, przeznaczone dla kierownictwa statku;
- b) wszystkie części pokładów nadbudowanych, wystające poza kadłub statku albo bez dostatecznej podpory poza boki lub końce nadbudowań, oraz takie części pokładów, które opierają

#### **Pomiar powierzchni pokładu.**

się tylko na prostych wspieraczach pokładu lub na nieosłoniętych wręgach statku, poprowadzonych aż ponad pokład górny;

- c) wszystkie te powierzchnie pokładów nadbudowanych, które nie wydają się być dość mocne do utrzymania na sobie w danym razie tej ilości osób, która się zmieści na nich w razie zgromadzenia się w ciasnem skupieniu oraz te powierzchnie pokładów, na których przypadkowe tłumne nagromadzenie się ludzi mogłoby zachwiać równowagę statku. Należy zabronić podróżnym wstępu do takich części pokładów;
- d) przejścia między budowlami na pokładzie a ogrodzeniem lub poręczami, jeżeli przejścia te są węższe niż 0·8 metra, tudzież korytarze, które na nadbudowaniach lub na pokładach pośrednich należy pozostawić dla swobodnego ruchu.

**Powierzchnia pokładu, przeznaczona na miejsca do podróży i do przechadzki, „wolna“ powierzchnia pokładu.**

Miejsca do podróży, względnie do przechadzki można przeznaczać dla podróżnych jakiegokolwiek klasy tylko na wolnej powierzchni pokładu. Pod nazwą „wolna powierzchnia pokładu“ należy rozumieć tę powierzchnię pokładów (pokładu górnego, pośredniego, pomostowego, spacerowego), która pozostaje dla pomieszczenia podróżnych na przestrzeni między kanałami odpływowymi, po odliczeniu z tego wszelkich przeszkód (jak otwory na komory, schody, obkłady, świetlnie, łodzie, maszty, osłony maszyn, kominów, łańcuchy kotwic, kołowroty, stałe części urządzeń itd.) i którą odmierzy jako odpowiednią w tym celu władza, przeprowadzająca oględziny. Stałe miejsca do siedzenia i leża do spania należy uwzględniać przy pomiarze jako wolną powierzchnię pokładu, jeżeli miejsca te i leża wraz z poduszkami lub pościelą nie wznoszą się ponad podłogę pokładu wyżej jak na 1 meter.

**Uskutecznienie pomiaru.**

Pomiar ubikacji dla podróżnych i powierzchni pokładów należy uskutecznić na podstawie planu rozmieszczenia podróżnych, wymienionego w § 10. tego rozporządzenia, przed pierwszym oddaniem statku do użytku oraz zawsze w tych przypadkach, kiedy urządzenia dla podróżnych ulegają zmianie.

**Zmniejszenie ilości podróżnych.**

Jeżeli odmierzone ubikacje dla podróżnych lub powierzchnie pokładów z jakiegokolwiek powodu staną się dla podróżnych nieużyteczne, ilość podróżnych, którą można wziąć na statek, ma się zmniejszyć o ilość niezdatnych do użytku miejsc do podróży i do przechadzki. Jeżeli rozchodzi się o trwałe zmniejszenie się ilości miejsc, to właściciel statku obowiązany jest donieść o tem Władzy morskiej, która winna sprostować poświadczenie dopuszczenia. W razie przejściowego zmniejszenia się ilości miejsc, winien komendant donieść o tem właściwemu każdorazowo urzędowi portowemu w celu uwidocznienia w wywodzie oględzin czasowego zmniejszenia się pierwotnej ilości podróżnych a w swoim czasie odzyskania tej ilości napowrót.



## § 14.

**Sypialnie dla podróżnych.****Układ budowlany ubikacyi.**

Sypialnie należy oddzielić zapomocą ścian od wszystkich innych ubikacyi na statku.

Narażone na wpływy atmosfery części pokładów żelaznych, leżące ponad sypialniami, muszą być zaopatrzone w przymocowany do tych części drewniany pokład ochronny o grubości co najmniej pięć centymetrów lub w inne pokrycie, będące złym przewodnikiem ciepła. Sypialnie należy skutecznie zabezpieczyć przed gorącem, idącym od kotłowni i ubikacyi na maszyny.

**Sypialnie zbiorowe należy przeznaczać dla każdej płci z osobna.**

W sypialniach zbiorowych należy postarać się o osobne ubikacje dla mężczyzn a osobne dla kobiet.

Chłopców w wieku poniżej lat 10 można umieszczać w oddziale dla kobiet.

**Przeznaczenie miejsc do spania.**

Podróżni, którzy spędzają na statku dwie następujące po sobie noce, muszą, jeżeli są podróżnymi, jadącymi którąś klasą, mieć dla siebie w swej kajucie tapczan lub kanapę, nadającą się do spania, jeżeli zaś są podróżnymi międzypokładowymi, muszą mieć dla siebie odpowiednie leża do spania, zabezpieczone przed wpływami atmosferycznymi. Podróżni międzypokładowi, którzy spędzają na statku sześć nocy, mają prawo żądania dla siebie tapczanu. Tego ostatniego postanowienia można nie przestrzegać w miarę zwyczajów krajowych.

**Wymiary tapczann.**

Każdy tapczan musi mieć 1·83 metra długości a 0·60 metra szerokości, musi być zaopatrzony w materac do spania, w poduszkę pod głowę oraz stosownie do pory roku w jeden lub dwa koce. W oddziałach dla kobiet musi 5% znajdujących się tam tapczanów mieć szerokość co najmniej 0·80 metra.

**Rozmieszczenie tapczanów w ubikacjach zbiorowych.**

W ubikacjach zbiorowych, zaopatrzonych w stałe przytwierdzone tapczany, może stać ponad sobą dwa rzędy tapczanów wówczas, jeżeli oddalenie pionowe między pokładami jest większe niż 1·86 metra.

Nie wolno umieszczać więcej niż dwa rzędy tapczanów.

Oddalenie łóżka w rzędzie dolnym od podłogi musi wynosić co najmniej 0·40, zaś odstęp między oboma rzędami łóżek, oraz między górnym rzędem łóżek a górnym pokładem co najmniej 0·70 metra.

Tapczany, stojące obok siebie według swojej długości lub szerokości, muszą być oddzielone od siebie niskimi, łatwo usuwalnymi ściankami działowymi. Tapczany muszą być oddalone co najmniej 50 centymetrów od krawędzi otworów komór.

Każdy tapczan musi być dostępny z jednej strony swej długości lub szerokości. Przejścia między rzędami tapczanów muszą być co najmniej 0·60 metra szerokie i nie można zastawiać ich ani pakunkami podróżnymi ani innymi przedmiotami.

W celu umożliwienia dostania się do górnego tapczanu należy przysposobić przenośne drabinki, i to co najmniej jedną na 100 tapczanów tego rodzaju.

**Oznaczenie miejsc do spania.****Przeznaczenie tapczanu o szerokości większej niż  
zwyczajna.****Zabieranie łóżek podróżnych międzypokładowych.**

Wszystkie miejsca do spania, hamaki lub tapczany należy oznaczyć bieżącymi, dobrze widzialnymi numerami.

Każdy zwyczajny tapczan przeznaczony jest tylko dla jednej osoby. Dla kobiet ciężarnych oraz matek, mających przy sobie dziecko w wieku poniżej roku, należy przeznaczać tapczany o szerokości 0·80 metra.

Łóżek, używanych podczas podróży przez podróżnych międzypokładowych, nie można w przystani, będącej celem podróży, zabierać wcześniej jak w 12 godzin po dopuszczeniu do swobodnego ruchu, wyjąwszy, jeżeli podróżni opuszczą statek dobrowolnie przed upływem tego czasu.

**§ 15.****Jakość ubikacji dla podróżnych.****W ogólności.**

Wszystkie ubikacje, używane przez podróżnych, muszą być czyste, mieć wystarczające oświetlenie oraz odpowiednie urządzenia do przewietrzania, tudzież powinny być o ile możliwości zabezpieczone przed wilgocią, nieprzyjemną wonią, gorącem i innymi przykrymi wpływami.

**Powłoka.**

Wszystkie ubikacje powinny być powleczone farbami jasnymi, nie zapalającymi się łatwo ani nie zawierającymi trucizny.

Ubikacje statku, w których poprzednio złożony był ładunek, wydzielający woń nieprzyjemną, należy przed zabraniem na statek podróżnych należycie wymyć i przewietrzyć.

**Przewietrzanie.**

Każda ubikacja, mieszcząca w sobie 50 do 100 podróżnych, musi być zaopatrzona w dwie rury do przewietrzania o zatwierdzonej budowie. Dla każdego dalszych 100 podróżnych musi się zaprowadzić po jeszcze jednej rurze do przewietrzania, albo powiększyć odpowiednio średnicę tych rur; rury te należy rozmieścić w sposób pożyteczny a każda z nich musi mieć średnicę, wynoszącą co najmniej 30 centymetrów. Wszystkie ubikacje, leżące na pierwszym pokładzie pośrednim obok ubikacji na maszyny i kotłowni, tudzież wszystkie ubikacje dla podróżnych, położone pod pokładem głównym na drugim pokładzie pośrednim oraz na dalszych pokładach, muszą być zaopatrzone w elektryczne lub równoznaczne urządzenia do przewietrzania.

Rury do przewietrzania muszą sięgać aż do użytecznej dla nich wysokości ponad pokładem, w danym razie ponad namioty od słońca i deszczu. Pod pokładem należy je tak rozmieścić, aby prąd powietrza nie dochodził bezpośrednio do łóżek.

Dopuszczalne są także inne urządzenia do przewietrzania, jeżeli według uznania Władzy morskiej można osiągnąć taki sam skutek.

Ubikacje mniejsze lub kajuty muszą mieć wentylację, wystarczającą według uznania władzy, przeprowadzającej oględziny.

**Opalanie.**

Ubikacje, przeznaczone dla pomieszczenia podróżnych, należy w razie zimna opalać, muszą one być tedy zaopatrzone w odpowiednie dla swego celu urządzenia do opalania. Piece żelazne są nie-dozwolone.

**§ 16.****Ubikacje dla załogi.****Wymiary ubikacji.**

Ubikacja, przeznaczona na pomieszczenie załogi, musi na wszystkich statkach być tak wielką, aby na każdą osobę przypadało 3·5 metrów sześciennych przestrzeni powietrza oraz 0·75 metra kwadratowego wolnej powierzchni pokładu.

O ile dla załogi urządzona jest osobna sypialnia, wystarczy na ubikację mieszkalną wolna powierzchnia pokładu o rozmiarze 0·6 metra kwadratowego dla jednego żeglarza.

Przy obliczaniu przestrzeni powietrza, odejmuje się części składowe statku, wbudowane w ubikacje mieszkalne, oraz istniejące potrzebne części urządzenia (skrzynie, paki i tym podobne).

Wysokość ubikacji mieszkalnej musi wynosić 1·83 metra, licząc od dolnej krawędzi dźwigaru pokładu aż do podłogi. Wysokość pokładu, wynoszącą więcej niż 2 metry, liczy się tylko za 2 metry.

Na statkach, zbudowanych ostro, nie należy przy obliczaniu przepisanej przestrzeni powietrza uwzględniać przestrzeni od przodu statku aż do miejsca, znajdującego się 0·5 metra przed pierwszą świetlnią boczną. Pod „wolną powierzchnią pokładu“ należy rozumieć tę część pokładu, która pozostaje po odliczeniu wszystkich przeszkód jak wentylatorów, rur na liny kotwiczne, stałych części urządzenia (tapezanów, skrzyń).

Nie wolno zastawiać dostępu do ubikacji dla załogi tak, aby w razie pożaru można było łatwo stamtąd uciec.

Ubikacje dla załogi muszą być przedzielone ścianami działowymi od ubikacji na ładunki, komór na zapasy i na latarnie, od składu farb, kuchni, wychodków, tudzież od ubikacji, służących do pomieszczenia żywego bydła. Ubikacje dla załogi należy zabezpieczyć przed wilgocią, nieprzyjemną wonią, gorącem, idącym z ubikacji sąsiednich, oraz przed innymi nieprzyjemnymi wpływami. Podłoga w ubikacjach dla załogi musi być wyłożona drzewem lub innym złym przewodnikiem ciepła, dającym się z łatwością utrzymywać w czystości. Ściany, podłogi i stropy muszą być dobrze uszczelnione.

Ściany i stropy ubikacji mieszkalnych muszą być pomalowane jasną, dającą się łatwo zmywać powłoką.

W sypialniach nie mogą się znajdować oka na liny kotwiczne ani bębny kotwiczne lub tym podobne przyrządy. Przewody rur parowych, przeprowadzonych przez ubikację dla załogi, należy dobrze odosobnić.

**Układ budowy, wymogi pod względem zdrowotności.**



**Potrzebna ilość, wielkość i rozmieszczenie tapczanów.**

Dla każdego żeglarza musi być przygotowany do użytku tapczan żelazny.

Tapczany muszą mieć co najmniej 1·83 metra długości i 60 centymetrów szerokości.

Nie można umieszczać więcej jak dwóch tapczanów w położeniu jeden nad drugim. Odstęp między podłogą a dolną krawędzią tapczana musi wynosić co najmniej 40 centymetrów.

Odstęp między tapczanami oraz między górnym tapczanem a stropem powinien wynosić co najmniej 70 centymetrów.

Przestrzeń ponad łóżkiem powinna aż do wysokości 70 centymetrów pozostać wolna.

**Urządzenie ubikacji dla załogi.**

Ubikacja dla załogi musi być odpowiednio do pomieszczonej w niej liczby osób zaopatrzona w skrzynie i szafy. Należy jednak tak je umieścić, aby nie przeszkadzały czyszczeniu ubikacji.

W każdej ubikacji dla załogi muszą być stoły i miejsca do siedzenia co najmniej dla połowy osób, umieszczonych w ubikacji, o ile nie ma osobnych ubikacji lub miejsc, przeznaczonych dla spożywania jedzenia.

**Oświetlenie.**

Ubikacja dla załogi musi mieć w dzień takie światło, aby przy rozprószonem świetle można było w środku ubikacji czytać z łatwością drukowany dziennik.

W nocy należy ubikację dla załogi dostatecznie oświetlić.

**Ogrzewanie.**

W razie zimna należy starać się o dostateczne ogrzewanie ubikacji mieszkalnych.

Jeżeli do ogrzewania używa się pieców, nie mogą one być zaopatrzone w zawory, które się zupełnie zamyka.

Kominiek powinien być zaopatrzony w takie urządzenie, które zapobiega uderzaniu gazów wstecz.

**Przewietrzanie.**

Piece żelazne należy osłonić żelaznymi zasłonami, które muszą mieć u dołu otwory.

W każdej ubikacji dla załogi muszą być umieszczone co najmniej dwa przyrządy do przewietrzania, z których jeden ma służyć do wciągania świeżego powietrza, drugi zaś do wypuszczania powietrza zużytego.

Rury do przewietrzania lub węże należy umieścić w ten sposób, aby wychodzący z nich prąd zimnego powietrza nie dochodził do tapczanów do spania.

Ubikacje mieszkalne o głębokości większej niż 2·5 metra, które mają okna w drzwiach wchodowych, należy zaopatrzyć po stronie przeciwnej maszynom urządzeniem do przewietrzania.

**Spluwaczka.**

W każdej ubikacji dla załogi musi się znajdować co najmniej jedna spluwaczka, którą należy codziennie czyścić.

**Oznaczenie.**

Na drzwiach lub tuż koło drzwi należy uwi-docznić ilość osób, które można umieścić w odnośnej ubikacji dla załogi.

**Utrzymywanie.****Ubikacja dla ubrań od deszczu.**

Ubikacje dla załogi należy ciągle utrzymywać w stanie czystości i suchu. Trzeba je odkażać i świeżo malować w razie, gdyby zaszło podejrzenie zaraźliwej choroby.

Na statkach o pojemności więcej niż 500 ton zarejestrowanych brutto należy poza obreębem ubikacji dla załogi przysposobić jakąś ubikację, przeznaczoną na wieszanie ubrań od deszczu.

Ubikacja ta musi być umieszczona w ten sposób, aby można przed wejściem do ubikacji mieszkalnej ubranie zdjąć a przed wyjściem na wolne powietrze znowu ubrać.

**§ 17.****Ubikacje dla chorych.****Wymogi, którym powinny odpowiadać ubikacje dla chorych na statkach różnego rodzaju.**

*A.* Na każdym statku towarowym, przeznaczonym dla żeglugi dalekiej oraz na każdym parowcu dla podróżnych, przeznaczonym dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej, który wiezie mniej niż 50 podróżnych, musi się znajdować jedna ubikacja dla chorych.

W ubikacji tej należy postawić najmniej dwa tapczany. Na każdy tapczan ma przypaść co najmniej pięć metrów sześciennych przestrzeni powietrza. Zresztą obowiązują tu te same postanowienia co dla ubikacji mieszkalnych dla załogi.

Tej ubikacji dla chorych można także używać do innych celów w czasie, kiedy niema na statku ani jednego chorego, nie można jednak umieszczać w niej podróżnych.

*B.* Na wszystkich parowcach dla podróżnych, przeznaczonych dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej i wiozących więcej jak 50 podróżnych, musi się znajdować stała ubikacja dla chorych, która ma leżeć na pokładzie górnym lub na pierwszym pokładzie pośrednim, o ile możliwości w części środkowej statku. Ubikację tę należy odosobnić od ubikacji dla podróżnych i dla załogi, musi ona zaś mieć swobodne wejście od pokładu. Powinna być tak obszerna, aby na każde 100 osób na statku przypadał jeden tapczan a na każde miejsce przypadało co najmniej pięć metrów sześciennych przestrzeni powietrza. Rozpoczęta setka liczy się za całą setkę. Należy ustawić co najmniej dwa tapczany, lecz nie jeden nad drugim.

*C.* Na wszystkich parowcach dla podróżnych, przeznaczonych dla żeglugi dalekiej, muszą się znajdować na pokładzie górnym lub pośrednim stałe ubikacje dla chorych, do których można wchodzić swobodnie z pokładu. Muszą one być odosobnione od ubikacji dla podróżnych i dla załogi.

Muszą one być tak obszerne, aby na każde 50 osób z ogólnej ilości wiezionej załogi i podróżnych międzypokładowych przypadał jeden tapczan, a na każde miejsce wypadało co najmniej pięć metrów sześciennych przestrzeni powietrza. Ubikacja dla chorych musi zapomocą drzwi łączyć się z wychodkiem i osobną łazienką, które są przeznaczone do wyłącznego użytku chorych. Wychodki muszą

być zaopatrzone w deskę do siedzenia, poręczę oraz w przyrząd do splukiwania wodą oraz muszą odpowiadać wszelkim wymaganiom higieny. W łazience, powinien o ile możliwości, znajdować się przewód, doprowadzający wodę ciepłą i zimną, wraz z przyrządem do regulowania.

Oprócz ubikacji dla chorych musi na tyle statku znajdować się ubikacja izolacyjna dla osób, dotkniętych zaraźliwymi chorobami, która musi być tak obszerna, aby dla każdego 150 osób z ogólnej ilości zabranych do przewozu podróżnych międzypokładowych przypadła jeden tapczan, a na każde miejsce wypadało co najmniej 8 metrów sześciennych przestrzeni powietrza.

#### Urządzenia w ubikacjach dla chorych.

Tak w ubikacji dla chorych jak i w ubikacji izolacyjnej należy ustawić co najmniej dwa tapczany, nie leżące jeden nad drugim. Na statkach, przeznaczonych dla żeglugi dalekiej, które wiozą więcej jak 500 podróżnych, muszą tak ubikacje dla chorych na niezaraźliwe choroby jak i ubikacje izolacyjne być podzielone na dwa osobne oddziały, jeden dla mężczyzn a drugi dla kobiet. Każdy z tych oddziałów musi posiadać osobny wychodek i osobną łazienkę. Drzwi wchodowe do ubikacji dla chorych i ubikacji izolacyjnej muszą mieć jeden metr szerokości.

Ściany i górna powłoka ubikacji dla chorych oraz ubikacji izolacyjnych powinny być pomalowane białą farbą olejną; zresztą odnoszą się do tych ubikacji te same postanowienia, które obowiązują co do ubikacji dla załogi. Podłoga nie może być wyłożona drzewem lub materiałem przepuszczalnym.

Ubikacje muszą być dostatecznie oświetlone dziennym światłem, w nocy zaś powinny być, o ile możliwości, oświetlane światłem elektrycznym. W tym ostatnim przypadku muszą się znajdować zatyczki łączące i przenośne lampy elektryczne.

Przewietrzanie zapomocą okien lub bocznych świetlni powinno być możliwe nawet w razie niepogody.

W każdej ubikacji dla chorych i ubikacji izolacyjnej musi się znajdować maszynowe urządzenie do przewietrzania.

Należy się także postarać o ogrzewanie.

W samych ubikacjach dla chorych oraz w ubikacjach izolacyjnych nie można umieszczać zlewu na wodę.

Co najmniej trzecia część tapczanów musi mieć szerokość 80 centymetrów, reszta zaś szerokość co najmniej 60 centymetrów.

Każdy tapczan powinien jedną stroną swojej długości stać przy przejściu, szerokiemi co najmniej na 90 centymetrów. Drugą stroną swej długości nie powinny tapczany przylegać do siebie, lecz musi przdzielać je odstęp co najmniej 30 centymetrów. Jeżeli dwa tapczany umieszczone są jeden nad drugim, musi górny tapczan nadawać się do składania.

Łóżka muszą być zaopatrzone w materace i poduszki z sierści zwierząt lub z wełny o łącznym



ciężarze co najmniej 10 kilogramów, w dwa koce wełniane, sześć prześcieradeł oraz po trzy poszewki.

Przy każdym łóżku należy umieścić metalowy stojak na butelki i szklanki oraz spluwaczkę.

Łóżka należy przykryć prześcieradłami.

W każdej ubikacji dla chorych muszą się znajdować potrzebne przyrządy do mycia, naczynia stołcowe, nocniki i spluwaczki oraz odpowiednie schowki na naczynia do picia i na lekarstwa.

Dla chorych powinny być przeznaczone osobne naczynia do jedzenia i picia oraz łyżki, noże i widelce, które należy przechowywać w skrzyni poza obrębem ubikacji dla chorych.

Dla każdego chorego musi być przeznaczone osobne ubranie a dla użytku każdego lekarza i dozorczy chorych muszą w każdym oddziale znajdować się dwa płaszcze, nadające się do prania.

Ubikacje dla chorych i ubikacje izolacyjne tudzież ich ubikacje poboczne winny być z wyjątkiem ad 4 zawsze trzymane w pogotowiu na przyjęcie chorych i nie można ubikacji tych używać do innych celów.

#### Ambulatoryum.

Na wszystkich statkach, na których według przepisu musi być lekarz statku, musi znajdować się na pokładzie górnym lub na pierwszym pokładzie pośrednim ubikacja na lekarskie ambulatoryum, połączona zapomocą drzwi z ubikacją dla chorych.

Ubikacja ta musi być dostatecznie wielka tak, aby oprócz lekarstw oraz środków zaradczych dla chorych mogła pomieścić stół do badania z wolnym dostępem z wszystkich stron.

Ściany i stropy muszą być powleczone białą farbą bez trucizny. Podłoga musi być pokryta cementem, płytami o szczelnych spoinach lub innym materiałem tego rodzaju, urzędownie uznanym. Do ubikacji powinno dochodzić wprost w dostatecznej ilości światło dzienne co najmniej przez dwie świetlnie boczne lub okna boczne. W ubikacji tej musi istnieć urządzenie, służące do oświetlenia jej w nocy elektrycznością.

W ambulatoryum należy umieścić: w osobnej skrzynce wszystkie lekarstwa i środki zaradcze dla chorych, stół do badania lub stół operacyjny, mały stolik i obracający się stołek.

Musi się też znajdować ujęcie rury wodociągu dla słodkiej wody, na statkach zaś, na których znajduje się wodociąg dla ciepłej wody, także ujęcie rury, wprowadzającej ciepłą wodę. Umywalnia musi mieć co najmniej 40 centymetrów średnicy.

Nad umywalnią należy postawić naczynie szklane, obejmujące sześć litrów roztworu dezynfekcyjnego.

Ubikacja ta musi być zaopatrzona w urządzenie do ogrzewania.

#### § 18.

#### Wychodki.

A. Dla załogi:

#### Pość.

Jeżeli ilość załogi nie wynosi więcej jak 100 osób, musi być przeznaczone dla każdych 20 osób jedno

miejsce w wychodku. Częściowe liczby z 20 należy uważać za liczbę pełną.

#### Urządzenie.

Dla każdych 40 osób ponad 100 musi się przeznaczyć jeszcze po jednym miejscu w wychodku.

Z przepisanych miejsc w wychodku połowa przynajmniej musi być urządzona według systemu tureckiego.

Na małych statkach z nizkiem ogrodzeniem, przy którym nie można umieścić zamkniętego wychodka, należy zrobić silne siedzenie z rurami dla odpływu ponad bokiem lub przez bok statku. Siedzenie to należy zabezpieczyć przed wpływami atmosferycznymi albo też powinno ono zamykać się zapomocą wrót lub drzwi zasuwanych.

#### B. Dla podróżnych:

#### Ilość.

Na każdych 50 podróżnych musi w każdej klasie podróżnych przypadać jeden wychodek, względnie jedno miejsce w wychodku. Muszą być jednak w każdej klasie bez względu na ilość podróżnych dwa wychodki, z których jeden należy przeznaczyć dla kobiet.

Jeżeli ilość podróżnych wynosi więcej niż 100, należy dla mężczyzn umieścić w odpowiedniej ilości osobne zbiorniki na urynę, splukiwane ustawicznie wodą lub pisoary olejne z syfonami z olejem.

Na statkach, odbywających takie podróże, które nie trwają dłużej jak sześć godzin, licząc czas jazdy od przystani wyjazdu do przystani przeznaczenia, muszą być dla ilości podróżnych do 125 dwa wychodki a dla każdych dalszych 100 osób musi być jeszcze po jednym wychodku, względnie jednym miejscu w wychodku.

#### Urządzenie.

Wychodki należy odosobnić ścianami od innych ubikacji, jeżeli zaś znajdują się na pokładach górnych, muszą być wraz z wejściami dobrze zasłonięte przed wiatrem i falami morskimi. Podłogę i ściany lokali w wychodki należy uszczelnić przed dostępem powietrza i wody zapomocą pakuł, zakitowania oraz jasnej powłoki olejnej lub w inny jaki odpowiedni sposób.

Podłogę wychodka należy tak zrobić i urządzić, aby woda mogła spływać.

Wszystkie wychodki muszą być zaopatrzone w obfite, tureckie wychodki nadto w ustawicznie czynne urządzenia do przepłukiwania wodą oraz w przyrządy do przewietrzania zaś deski do siadania powinny być tak urządzone, aby się dawały podnosić lub aby się same spuszczały i podnosiły.

W wychodkach należy umieścić odpowiednie podpórki.

Należy je w dzień i w nocy dostatecznie oświetlać.

Trzeba je codziennie dwa razy czyścić a raz na tydzień odkazywać.

Dla podróżnych międzypokładowych lub podróżnych 3. klasy może być dla osób tej samej płci przeznaczony wspólny wychodek z większą ilością miejsc, które należy oddzielić od siebie bocznymi ścianami.

**Spluwaczki.**

W wszystkich ubikacjach dla podróżnych należy postawić higieniczne spluwaczki, które należy codziennie przepłukiwać.

## § 19.

**Urządzenia do umywania się i urządzenie łaźni.****A. Dla załogi:****Ilość.**

Na parowcach, których załoga (załoga na pokładzie oraz przy maszynach) składa się z więcej jak 20 osób, powinna znajdować się ubikacja do umywania się z tego rodzaju urządzeniem do umywania się, aby załoga, będąca w służbie, mogła myć się równocześnie.

Jeżeli personal służbowy na statku składa się z więcej jak 20 osób, należy dostarczyć dla niego również osobnej ubikacji do umywania się, która powinna być zaopatrzona w taką ilość umywalni, aby trzecia część personalu mogła myć się równocześnie.

**Urządzenie.**

W ubikacjach do umywania się powinien znajdować się wodociąg, natrysk, naczynia do umywania nóg, potrzebne naczynia do mycia się oraz wieszadła na ubrania. Natrysk musi być umieszczony w ten sposób, aby strumień wody z niego padał ukośnie.

Ubikacje do umywania się i wychodki nie mogą znajdować się w tej samej ubikacji statku. Jeżeli obie ubikacje graniczą z sobą, należy je przedzielić żelazną ścianą działową (bez drzwi).

Ubikacje do umywania się należy codziennie czyścić.

**Woda do prania bielizny.**

Raz w tygodniu należy każdej osobie z załogi wydać 10 litrów wody słodkiej do prania bielizny.

**B. Dla podróżnych:****Ilość i urządzenie.**

Dla podróżnych w kajutach musi w każdej kajucie znajdować się przynajmniej jedna umywalnia.

Dla podróżnych pokładowych oraz międzypokładowych należy podczas żeglugi, trwającej dłużej niż 72 godzin, przysposobić dwie jasne ubikacje do umywania się, jedną dla mężczyzn, drugą dla kobiet.

Ogólną ilość umywalni należy obliczyć w ten sposób, aby na każde 20 osób przypadła jedna umywalnia.

Ubikacje do umywania się muszą być zaopatrzone w wodociągi lub pompy i należy dostarczyć podróżnym w dostatecznej ilości wody słodkiej do mycia się.

Nie potrzeba urządzać osobnych ubikacji do umywania się wówczas, jeżeli statek wiezie mniej niż 100 podróżnych pokładowych oraz międzypokładowych a każde 20 osób ma dla siebie jakąś inną umywalnię z potrzebną wodą.

Urządzenia do umywania się, znajdujące się w wychodkach, wlicza się do wyżej przepisanych umywalni tylko wtedy, jeżeli urządzenia te oddzielone są od miejsc ustępowych przegrodą o wyso-



kości wzrostu mężczyzny i pozostaje jeszcze dosyć miejsca do umywania się.

Na statkach, przeznaczonych dla żeglugi dalekiej, należy urządzić dla każdej klasy podróżnych osobne łaźnie. Dla podróżnych 3. klasy można zamiast wanien urządzić natryski.

#### **Pralnie.**

Parowce, przeznaczone dla żeglugi dalekiej, które przewożą podróżnych międzypokładowych, muszą mieć pralnię, którą w razie potrzeby można połączyć z przyrządem odkażającym (§ 25.).

### **§ 20.**

#### **Kuchnie, jadalnie oraz spiżarnie.**

#### **Położenie, ilość, urządzenie.**

Kuchnie i piece piekarskie muszą się znajdować na pokładzie górnym, na nadbudowaniach lub na górnym pokładzie pośrednim. Jeżeli podłoga kuchni jest zrobiona z drzewa, należy ją pokryć płytą metalową.

Kuchnia musi być obszerna i dawać się dobrze przewietrzać. Musi ona posiadać urządzenia, potrzebne do przyrządzania potraw i gorących napojów dla wszystkich osób, znajdujących się na statku. Nie wolno używać ani do przyrządzania ani do rozdzielania potraw naczyń z miedzi, nie dość dobrze powleczonej cyną, lub z materiału, zawierającego ołów.

#### **Jadalnie.**

Na statkach wszelkich kategorii muszą być na pokładzie pośrednim lub w innej odpowiedniej ubikacji stoły i ławki w takiej ilości, aby można spożywać jedzenie najwyżej w trzech kolejnych zmianach.

Używane do tego stoły i ławki mogą być tak urządzone, aby się dawały zaczepiać lub w inny sposób przymocowywać i zdejmować.

#### **Czystość.**

Powinna być dostateczna ilość naczyń kuchennych, naczyń do jedzenia i picia, obrusów oraz łyżek, nożów i widelców i należy to wszystko utrzymywać starannie w czystości.

#### **Taryfa.**

W ubikacjach dla podróżnych oraz w jadalniach należy umieścić taryfę potraw i napojów.

#### **Spiżarnie.**

Środki żywności należy przechowywać w przeznaczonych na to spiżarniach, urządzonych do przewietrzania i zabezpieczonych przed wilgocią oraz szkodliwym podwyższaniem się ciepłoty. Otwory w ścianie należy zamknąć metalowymi siatkami dla ochrony przed myszami. Wino należy przechowywać w zimnych ubikacjach. Statki, żeglujące w ciepłych krajach, muszą posiadać w celu przechowywania świeżych środków żywności zbiornik na lód, mogący pomieścić co najmniej 3 tony lodu, statki zaś, przeznaczone dla żeglugi dalekiej, wiozące więcej niż 50 podróżnych, muszą mieć odpowiednio urządzoną chłodnię.

Ściany spiżarni muszą być z zewnątrz pokryte złym przewodnikiem ciepła, wewnątrz zaś powinny być gładkie. W spiżarniach należy umieścić ssący przyrząd do przewietrzania.

Dopowlekania wolno używać tylko farb jasnych, niezawierających trucizny. Podłoga musi być równa i gładka.

Podstawki, półki i skrzynie na zapasy muszą być tak umieszczone, aby spiżarnię można było z łatwością sprzątać.

Wszystkie zapasy należy przechowywać tak, aby się do nich nie mogły dostać szczury i muchy.

W spiżarniach nie wolno przechowywać takich przedmiotów, które wywierają szkodliwy wpływ na środki żywności, nadają im woń nieprzyjemną lub są podejrzane ze stanowiska higieny.

## § 21.

### Oświetlenie.

Statki, przeznaczone dla żeglugi dalekiej oraz wielkiej żeglugi nadbrzeżnej, które służą do przewożenia więcej jak 50 podróżnych pod pokładem lub w kajucie, muszą być zaopatrzone w oświetlenie elektryczne, dla którego powinny się znajdować na statkach o pojemności większej jak 3000 ton zarejestrowanych brutto dwie prądnice lub więcej. Budowa i urządzenie zakładu dla oświetlenia winna odpowiadać przepisom § 9. oraz niesprzeciwiającym się tymże przepisom zakładów klasyfikacyjnych, uznanych przez Ministerstwo handlu.

W razie urządzenia zakładu elektrycznego lub jakiego innego zakładu dla oświetlania centralnego należy postarać się nadto o oświetlenie w nagłej potrzebie ubikacji mieszkalnych pod pokładem wraz z korytarzami, schodami i wyjściami.

Nie potrzeba zaprowadzać na statkach osobnych lamp dla nagłej potrzeby tylko wtedy, jeżeli oświetlenie w nagłej potrzebie utrzymuje stale prądnica, ustawiona wraz z potrzebnym kotłem pomocniczym lub motorem tak wysoko, że elektryczne oświetlenie w nagłej potrzebie może dalej funkcjonować nawet w razie zalania ubikacji na maszyny lub kotłowni przeciekającą wodą.

Lampy dla nagłej potrzeby należy zapalać z początkiem nocy oraz utrzymywać w nich jasne światło aż do nastania brzasku dziennego.

Do oświetlania statku można używać tylko przyrządów elektrycznych lub, jeżeli te ostatnie nie są przepisane, innych zatwierdzonych urządzeń centralnych albo takich źródeł światła, do których zasilania używa się roślinnych lub niegrozących niebezpieczeństwem mineralnych olejów. Świateł nieosłoniętych tego rodzaju oraz świec można używać tylko wtedy, jeżeli się je silnie przymocuje i jeżeli się ich pilnuje.

W ubikacjach na maszyny, motory i w kotłowniach wolno używać przenośnych, nieosłoniętych lamp z knotem, zasilanych olejem roślinnym, oraz świec, o ile to nie jest wyraźnie zabronione.

Ciemne ubikacje, korytarze, schody i wyjścia należy oświetlać także w dzień, o ile się ich używa.

### Obowiązek zaprowadzenia oświetlenia elektrycznego.

### Oświetlenie w nagłej potrzebie.

### Dopuszczalne środki do oświetlania, światła nieosłonięte.

### Ubikacje, które należy oświetlać także w dzień.

Lampy i latarnie należy przysposabiać i napełniać w przeznaczony na to komóreczce na lampy, którą należy tak umieścić i urządzić, aby powstały w niej pożar nie mógł rozszerzać się dalej.

#### Część IV.

##### § 22.

#### Łodzie i tratwy.

**Objętość ich na statkach towarowych.**

**Objętość ich na statkach dla podróżnych.**

**Ilość i liczba łodzi na statkach dla podróżnych odpowiednio do wielkości statku.**

**Nie wymaga się łodzi, mających razem pojemność większą, niż tego potrzeba dla wszystkich osób.**

#### Rodzaje łodzi.

Statki towarowe powinny być zaopatrzone w taką ilość łodzi, ile potrzeba dla pomieszczenia załogi.

Statki dla podróżnych muszą być zaopatrzone w łodzie i łodzie pomocnicze o takiej objętości, aby wystarczyła na pomieszczenie wszystkich osób, znajdujących się na statku.

Przytem należy dwoje dzieci, mających wzrost mniejszy niż 135 centymetrów, liczyć za jedną osobę.

Statki dla podróżnych powinny w ogólności (bez względu na postanowienie ustępu następnego) odpowiednio do ich pojemności w tonach posiadać przynajmniej łodzie, określone w załączniku 3.

Pomimo powyższego postanowienia nie ma się obowiązku brać na statek w danym przypadku łodzi i łodzi pomocniczych, mających razem większą pojemność, niż tego potrzeba do zabrania wszystkich osób, znajdujących się na statku.

Statki, które chcą zabrać łodzie, mające razem mniejszą pojemność niż ta, która jest przepisana na tablicy, muszą posiadać urzędowy certyfikat co do pojemności ich łodzi, i nie wolno im brać na pokład więcej osób, niż to oznacza certyfikat, wyjąwszy w przypadkach niebezpieczeństwa na morzu.

Jako łodzie mogą być użyte:

**A.** Łodzie ratunkowe, zbudowane ostro z przodu i z tyłu, z nieprzepuszczającymi wody skrzyniami na powietrze, które na łodziach drewnianych muszą zajmować co najmniej dziesiątą część pojemności łodzi. Zdolność pływania łodzi metalowych należy zwiększyć zapomocą przymocowanych z zewnątrz burty ciał pływających, jak korek lub tym podobnych w ten sposób, aby łódź uzyskała tę zdolność do pływania, jaką ma łódź drewniana takiej samej wielkości.

**B.** Łodzie ratunkowe, zbudowane ostro z przodu i z tyłu, bez skrzyń na powietrze, zaopatrzone natomiast w przyrządy do pływania, nadające łodziom zdolność pływania, żadaną przy rodzaju łodzi *A*. Przynajmniej czwarta część przyrządów do pływania musi być w tym przypadku umieszczona wewnątrz burty, zaś co najmniej połowa z nich poza burty.

**C.** Łodzie z przyrządami do pływania, posiadającymi zdolność do pływania o połowę mniejszą od zdolności, wymaganej przy rodzaju łodzi *A* i *B*, z których co najmniej połowa przymocowana jest poza burty.

**D.** Łodzie zwykłe o mocnej budowie z drzewa lub z metalu.



**Podział łodzi według ich rodzajów.**

Na statkach towarowych, przeznaczonych dla żeglugi dalekiej, musi się znajdować co najmniej jedna łódź rodzaju *A* lub *B*.

Na statkach dla podróży musi przynajmniej połowa przepisanej ilości łodzi, jakoteż pojemności łodzi składać się z łodzi rodzaju *A* lub *B*; druga połowa może składać się z łodzi rodzaju *C* lub *D*, do rodzaju *D* nie może jednak należeć więcej jak dwie łodzie.

**Najmniejsza pojemność poszczególnych łodzi.**

Łodzie, należące do rodzaju *A*, *B* i *C*, muszą na statkach dla podróży o pojemności brutto 300 ton zarejestrowanych i większej mieć co najmniej po 3·8 metrów sześciennych, zaś na statkach o pojemności brutto mniejszej niż 300 ton zarejestrowanych co najmniej po 2·8 metrów sześciennych pojemności.

**Obliczanie pojemności i pomieszczenia osób.**

Pojemność łodzi, zbudowanych normalnie, oblicza się zapomocą pomnożonego przez 0·6 iloczynu z największej długości, największej szerokości i głębokości wnętrza łodzi. Długość należy mierzyć pomiędzy zewnętrznymi powierzchniami odyłowania łodzi obok obu tramów, względnie aż do tylnej powierzchni tyłu łodzi, szerokość zaś należy mierzyć pomiędzy zewnętrznymi powierzchniami odyłowania a głębokość w środku między krawędziami burty od wysokości górnej powierzchni krawędzi burty albo od najniższej krawędzi gwoździ dla wiosel aż do górnej krawędzi tramu spodniego.

Na każdą osobę, którą łódź ma pomieścić, musi na łodziach, należących do rodzaju *A*, przypadać 0·283, zaś na innych łodziach 0·23 metrów sześciennych (lub 10, względnie 8 stóp sześciennych angielskich).

**Wyekwipowanie łodzi.**

Do wyekwipowania każdej łodzi, zaliczonej do przepisanej ilości, należy:

- a) 1 pełny garnitur rzemieni dla łodzi oraz 2 rzemienie zapasowe;
- b) 1½ garnituru widel wiosłowych lub tym podobnych przyrządów oraz po 2 czopy do zatykania każdego otworu na odpływ wody; widły wiosłowe i czopy muszą być przymocowane na łodzi mocnymi sznurkami lub łańcuszkami;
- c) 1 ster wraz z sworzeniem lub jarzmem i liną, 1 lina do zaczepiania o długości co najmniej 36 metrów i 1 hak dla użytku łodzi, 1 kotwica przyplływowa, 1 wiadro oraz 1 czerpak, który podobnie jak ster musi być przymocowany do łodzi odpowiednio długimi linami;
- d) zapas wody do picia w naczyniach zamkniętych w ilości co najmniej ½ litra (dla małej żeglugi nadbrzeżnej ¼ litra) na każdą osobę, przypadającą według pojemności.

Na statkach, przeznaczonych dla żeglugi dalekiej oraz wielkiej żeglugi nadbrzeżnej, należy jeszcze nadto do wyekwipowania łodzi:

- a) jedna siekiera ręczna z przodu i jedna z tyłu, przymocowana na łodzi mocnym sznurkiem;

- b) odpowiedni zapas masztów, żagli oraz ich przynależności;
- c) zamknięty w puszkach zapas twardego chleba w ilości co najmniej  $\frac{1}{4}$  kilograma na osobę, przypadającą według pojemności;
- d) kompas do użytku łodzi;
- e) zbiornik z 5 kilogramami roślinnego lub zwierzęcego oleju, używanego do uspakajania fal morskich, wraz z workiem lub innym odpowiednim przyborem do rozdzielania oleju;
- f) latarnia z knotem i olejem, potrzebnym do zasilenia płomienia latarni przez 8 godzin;
- g) środki opatrunkowe (załącznik 5 E) w szczelnym worku, oznaczonym krzyżem genewskim.

Wszystkie łodzie, należące do rodzaju A, B i C należy zaopatrzyć z obu stron zewnątrz burty łodzi w odpowiednio przymocowaną linę do chwytania, sięgającą od przodu aż do tyłu łodzi.

Długość poszczególnych skrzyń z powietrzem nie może przewyższać 1·2 metra. Mają one być zrobione z płyt miedzianych, lub z żółtego albo z równowartościowego kruszczu, szerokich na 0·7 milimetra (albo ważących na stopę kwadratową angielską 18 uncji), spojenia wzdłuż długości muszą być podwójnie zagięte i zalutowane, zaś płyty spodnie pojedynczo zagięte i zanitowane lub zalutowane. Skrzynie z powietrzem należy osłonić dostatecznie mocnem pokryciem drewnianem, które musi być tak urządzone, aby skrzynie te można było łatwo wyjmować.

Część przyrządów do pływania, znajdujących się zewnątrz burty, należy zrobić z wielkich kawałków korka, pokryć płótnem żaglowem, pomalować grubo farbą olejną oraz odpowiednio przyrządy te przymocować.

Jeżeli korek jest w dobrym stanie, należy przy obliczaniu jego siły pływania uważać 1·25 metra sześciennego korka za równoznaczne z metrem sześciennym skrzyni z powietrzem.

Przyrządów do pływania z innego materiału można tylko wtedy używać, jeżeli zbadano ich równą jakość oraz jeżeli Władza morska je zatwierdziła.

Łodzie należy rozdzielić równomiernie po obu bokach statku, o ile pozwala na to jego budowa; muszą one stać pod odpowiednimi żórawiami a ich kotwiczne liny muszą być przyłączone do haków; żórawie te powinny umożliwiać bezpieczne i szybkie spuszczenie i wyciąganie łodzi.

Łodzie, dla których nie ma już miejsca pod żórawiami, musi się tak umieścić, aby je można było szybko podsunąć pod żórawie lub inne przyrządy, nadające się do spuszczenia łodzi.

Do żórawi, przeznaczonych dla łodzi, należy przymocować odpowiednio mocne liny, opatrzone guzami do wspinania się, które można z pokładu łatwo dostać ręką, a które muszą być tak długie, aby, jeżeli statek jest próżny, sięgały aż do zwierciadła wody.

#### Sposób budowy skrzyń z powietrzem.

#### Jakość przyrządów do pływania, znajdujących się zewnątrz burty.

#### Siła pływania korka.

#### Przyrządy do pływania z innego materiału.

#### Rozmieszczenie łodzi.

#### Liny do wspinania się.



**Przyrządy do odłączania.**

Dolne części lin kotwicznych przy łodziach nie mogą być zaopatrzone w stałe przymocowane haki, lecz muszą mieć przyrządy, umożliwiające szybkie ich zarzucanie.

**Przykrycie łodzi.**

Na przykrycie dla łodzi można w regule używać tylko dającego się łatwo zdejmować płótna żaglowego lub płótna nieprzemakalnego. Używanie obicia z drzewa podlega zatwierdzeniu władzy, przeprowadzającej oględziny.

**Oznaczenie łodzi.**

Na każdej łodzi należy na stronie zewnętrznej uwidocznić zapomocą odpowiedniego znaczenia nazwę statku oraz jego przystań ojczystą, bieżący numer łodzi oraz przepisany rodzaj łodzi, tudzież ilość osób, dla której jest przeznaczona.

**Regulamin dla łodzi, łodzie gotowe do żeglugi morskiej.**

Na łodziach nie wolno umieszczać przedmiotów, nie należących do wyekwipowania łodzi.

Wszystkie łodzie należy utrzymywać w dobrym stanie i w pogotowiu do użytku każdego czasu.

Podczas żeglugi winien każdy statek, o ile łodzie umieszczone są na żórawiach obrotowych, mieć przyczepioną na żórawiach w pogotowiu do żeglugi przynajmniej jedną łódź boczną, każdy zaś parowiec dla podróży musi mieć po jednej takiej łodzi na każdym boku statku tak, aby łodzie te w razie potrzeby można było zaraz spuścić. W nocy musi na jednej z tych łodzi znajdować się paląca się latarnia.

**Próby z łodziami.**

Wszystkie łodzie należy przynajmniej raz na miesiąc spuszczać na próbę na wodę, a jeżeli są drewniane, trzymać je przez trzy godziny w wodzie. Wadliwości, spostrzeżone ewentualnie w przyrządzie do spuszczenia łodzi lub w samych łodziach, należy natychmiast usunąć. Wynik próby z łodziami należy wpisać do dziennika statku (względnie przy statkach, przeznaczonych dla małej żeglugi, do zapisku po myśli § 1.).

**Pojemność łodzi pomocniczych.**

Jeżeli przepisana pojemność wszystkich łodzi razem nie wystarcza do pomieszczenia wszystkich osób, znajdujących się na pokładzie, musi oprócz tego być tyle łodzi pomocniczych i traw ratunkowych, ile potrzeba dla pomieszczenia reszty. Władza morska ma postanowić, o ile zamiast łodzi pomocniczych i traw ratunkowych można używać innych przedmiotów pływających.

Na statkach o mniejszej pojemności niż 100 ton zarejestrowanych brutto oraz na statkach, odbywających żeglugę tylko na wodach ojczystych a nie oddalających się przytem dalej jak na cztery mile morskie od brzegu, można zastąpić łodzie pomocnicze o przepisanej łącznej pojemności pasami do pływania (§ 23.).

Łodzie pomocnicze mogą należeć do któregośkolwiek z przepisanych rodzajów łodzi i muszą być wyekwipowane w sposób przepisany.

**Wymiary.**

Przy wymiarze łodzi pomocniczych liczy się, jak przy łodziach przepisanych, na każdą osobę 0·283, względnie 0·23 metrów sześciennych.

Także łodzie parowe lub motorowe, znajdujące się na statkach, zalicza się do łodzi pomocniczych.



Przy ich wymiarze odlicza się jednak przestrzeń, zajęta przez maszynę i kotły.

Tratwy ratunkowe musi co do ich budowy zatwierdzić Władza morska. Muszą one być wyekwipowane w sposób odpowiedni, w każdym zaś razie muszą być zaopatrzone w kotwicę przypiwową, w liny o długości co najmniej 36 metrów oraz w rzemienie, odpowiadające wielkości tych tratw.

Przy wymiarze tratw liczy się 0·085 metra sześciennego skrzyni z powietrzem za 0·283 metra sześciennego pojemności łodzi pomocniczych na każdą osobę pod warunkiem, że wszystkie osoby zmieszczą się w pozycji siedzącej.

#### **Pływacze.**

Pływacze muszą być zrobione w odpowiedni sposób i oznaczone jako takie pierścieniem ratunkowym, wymalowanym na nich farbą olejną; należy je rozmieścić na pokładzie górnym lub na pokładzie do przechadzki i zaopatrzyć dookoła w linę do chwytania. Nie wolno używać pływaczów, które przed użyciem trzeba dopiero nadymać.

Ilość osób, dla których ma być przeznaczony jeden pływacz, oblicza się w ten sposób, że dzieli się przez 14·5 tę ilość kilogramów żelaza, którą pływacz zdolny jest utrzymać w wodzie. Na linii zaurywania pływacza musi przypadać na każdą osobę miejsce o długości 0·3 metra.

#### **Umieszczenie.**

Wszystkie łodzie pomocnicze, tratwy i pływacze należy umieścić na pokładzie w ten sposób, aby w razie potrzeby można było ich szybko i łatwo użyć. Nie mogą one jednak bardzo ścieśniać objętości pokładu oraz utrudniać manewrów z linami i łożdżiami. Należy przysposobić odpowiednie urządzenia dla spuszczenia łodzi pomocniczych i tratw.

#### **§ 23.**

#### **Inne środki ratunkowe.**

Każdy statek, przeznaczony dla żeglugi dalekiej oraz wielkiej żeglugi nadbrzeżnej, musi mieć z sobą tyle pierścieni ratunkowych, ile jest przepisanych łodzi, nie mniej jednak niż sześć.

Statki, przeznaczone dla małej żeglugi nadbrzeżnej, o pojemności ponad 200 ton zarejestrowanych brutto muszą mieć z sobą sześć pierścieni ratunkowych, statki zaś o pojemności do 200 ton zarejestrowanych brutto cztery pierścienie ratunkowe.

#### **Pierścienie ratunkowe z przyrządem świetlnym.**

Statki towarowe o pojemności brutto, wynoszącej więcej niż 500 ton zarejestrowanych, które jadą nocą, oraz statki dla podróżnych o pojemności brutto od 100 do 300 ton zarejestrowanych muszą posiadać jeden pierścień z przyrządem świetlnym, zaś statki dla podróżnych o pojemności brutto, wynoszącej 300 ton zarejestrowanych i więcej, muszą posiadać dwa pierścienie tego rodzaju.

Ten przyrząd świetlny musi być tak zrobiony, aby w wodzie sam się zapalał.

Puszki z światłem należy przymocować do pierścieni ratunkowych zapomocą lin o długości 5 do 10 metrów; po jednym z tych pierścieni należy

**Pławidła ratunkowe.****Ilość pasów do pływania.****Jakość pierścieni ratunkowych.****Umieszczenie pierścieni ratunkowych.****Jakość pasów do pływania.****Umieszczenie pasów do pływania.**

umieścić z każdego boku statku, na pomoście komendanta lub tuż obok niego.

Zamiast tego przyrządu można uczepić na haku z tyłu statku świetlne pławidło ratunkowe, ulrzyumujące 20 kilogramów ciężaru.

Na statkach, które podczas żeglugi dalekiej lub wielkiej żeglugi nadbrzeżnej wiozą więcej niż 200 podróżnych, musi znajdować się pławidło tego rodzaju na tyle statku oprócz przepisanych przyrządów świetlnych na pierścieniach ratunkowych.

Na wszystkich statkach powinien dla każdej osoby, znajdującej się na statku, znajdować się jeden pas do pływania (kaftan, kamizelka ratunkowa i tym podobne).

Na statkach, przeznaczonych dla małej żeglugi nadbrzeżnej, odbywających żeglugę na wodach ojczystych i nie oddalających się przytem dalej jak o cztery mile morskie od brzegu, musi ilość pasów do pływania być tak wielka, aby wraz z pojemnością wszystkich istniejących łodzi wystarczała do umożliwienia pływania wszystkim osobom, znajdującym się na statku.

Pierścienie ratunkowe muszą być zrobione z mocnego korka i zaopatrzone dookoła w linę do chwytania, dwa zaś pierścienie tego rodzaju muszą być zaopatrzone nadto w linę do zarzucania o długości 30 metrów. Dwie przeciwległe ćwiartki koła tych pierścieni należy pomalować jasnoczerwoną, dwie zaś inne białą farbą olejną. Nie należy ich zbyt silnie powlekać farbą.

Nie można używać dla pierścieni ratunkowych odpadków korków oraz innych wiotkich środków do napełniania, zaś pierścieni z materyału, mającego taką samą jakość jak twardy korek, wolno używać jedynie za zezwoleniem Władzy morskiej.

Każdy pierścień ratunkowy, przeznaczony dla jednej osoby, powinien z uwieszonym żelazem, ważącym 14·5 kilograma, pływać na wodzie przez 24 godzin.

Pierścienie należy powiesić na uchach lub tym podobnych na pomoście komendanta oraz na pokładzie na miejscach łatwo dostępnych i nie wolno ich przywiązywać.

Pasy do pływania powinny utrzymywać się na powierzchni wody przez 24 godzin z uwieszonym żelazem, ważącym 5 kilogramów; winny one być tak urządzone, aby można je było szybko i pewnie przymocować do ciała pod ramionami, a jeżeli są zrobione z sztywnego materyału muszą mieć wycięcie dla każdego ramienia, głębokie na 5 centymetrów.

Nie wolno używać takich przyrządów, które przed użyciem trzeba nadymać.

Pasy do pływania należy oznaczyć jako takie i przechowywać je obok ubikacji do spania lub w innych odpowiednich miejscach, gdzie podróżni oraz osoby z załogi mogą je mieć najłatwiej pod ręką.

W kajutach, ubikacjach między pokładem oraz na częściach pokładu, używanych przez podróżnych,



**Uwidocznienie pochodzenia na środkach ratunkowych.****Olej dla uspakajania morza.****Przyrząd do zarzucania lin.****Wymiar.****Drugie światło szczytowe.****Obowiązek utrzymywania przyborów w bieżącej ewidencji.****Kompasy.**

należy wywiesić tablice, zawierające wizerunek pierścienia ratunkowego, z ogłoszeniem, zwracającym uwagę na pływacze, znajdujące się ewentualnie na pokładzie, oraz uwidoczniającem miejsce przechowania pasów do pływania oraz sposób ich użycia.

Pierścienie ratunkowe oraz pasy do pływania należy oznaczyć nazwą odnośnego towarzystwa żeglugi oraz przystani ojczystej statku.

Statki, przeznaczone dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej, muszą mieć z sobą 10 kilogramów, zaś statki, przeznaczone dla żeglugi dalekiej, 50 kilogramów oleju roślinnego lub zwierzęcego dla uspakajania fal.

Statki dla podróży, przeznaczone dla żeglugi dalekiej oraz dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej o pojemności 500 ton zarejestrowanych brutto i większej, muszą być zaopatrzone w zatwierdzony przez Władzę morską przyrząd do zarzucania lin wraz z trzema linami oraz odnośną wskazówką co do użycia. Dalekość rzutu przy tym przyrządzie winna wynosić na statkach o pojemności brutto ponad 5000 ton zarejestrowanych oraz na statkach, wiozących więcej niż 200 podróży, 200 metrów, zresztą zaś co najmniej 50 metrów.

Wybór systemu pozostawiony jest właścicielowi statku.

**§ 24.****Przybory do żeglugi.**

Każdy statek musi odpowiednio do odbywanej żeglugi zaopatrzony być w przybory dla wykwapowania, wymienione w załączniku 4., oprócz innych jeszcze przepisanych ustawą świateł, sygnałów oraz przyborów do żeglugi.

Statki dłuższe niż na 35 metrów muszą obowiązkowo mieć drugie światło szczytowe, przeznaczone do ewentualnego użytku, po myśli rozporządzenia c. k. Ministerstwa handlu z dnia 10. kwietnia 1906 (Dz. u. p. Nr. 80), artykuł 2 e.

Wszystkie karty morskie, podręczniki żeglarskie oraz spisy świateł morskich należy utrzymywać w bieżącej ewidencji.

Kompasy winien zbadać przy ustawianiu ich, później po ich przerobieniu, w razie znacniejszego zwiększenia lub zmniejszenia części żelaznych na statku, po większych naprawach lub dłuższem nieużywaniu statku, tudzież po założeniu przewodów elektrycznych lub w razie uznania potrzeby z innego powodu, przeznaczony do tego przez władzę zakład lub osoba fachowa, uznana przez Władzę morską, która ma skutecznie oznaczyć zboczenia oraz uwidocznić je na tablicy.

Na statkach, których komendant posiada dyplom na kapitana żeglugi dalekiej, może ten ostatni skutecznie oznaczyć zboczenia. Przy zakładaniu przewodów elektrycznych oraz ustawianiu prądnic i magnesów należy uwzględniać najmniejszy wpływ na kompas i czasomierz. W tych przypadkach,



w których uznano za dopuszczalny system jedno-przewodowy, należy zaprowadzać przewody co najmniej w oddaleniu 5 metrów od każdego kompasu.

Jeżeli w pobliżu kompasów ma się umieścić przewód elektryczny, należy w każdym przypadku zastosować system dwuprzewodowy; oba druty należy przytem ułożyć obok siebie tak blisko, jak na to pozwala miejsce.

Wpływ urządzeń elektrycznych na kompasy musi się ustalić przy normalnem działaniu prądnic.

#### Część V.

#### § 25.

#### Lekarstwa i środki zaradcze dla chorych.

Lekarstwa i środki zaradcze dla chorych należy przechowywać w osobno oznaczonej szkrynce lub szafce na lekarstwa. Schowki te powinny znajdować się w suchej ubikacji z łatwym dostępem, oświetlonej światłem dziennem. Należy je silnie przytwierdzić do ściany lub podłogi ubikacji zapomocą haków lub w sposób inny i nie można ich zastawiać innymi przedmiotami lub też kłaść na nie innych przedmiotów.

Szkrynki winny zawierać środki i przedmioty, wymienione według ilości i rodzajów w załącznikach 5., *A*, *B*, *C* i *D*. Środki opatrunkowe należy umieścić w osobnej przegrodzie, której nie wolno zamykać.

Wszystkie lekarstwa, oznaczone znakiem truciźny (†), należy przechowywać w szkrynkach lub szafkach w osobnej przegrodzie zamkniętej zapomocą zamku zabezpieczającego.

W razie wyekwipowania statku według załącznika 5., *B* i *C* należy umieścić tak na naczyniach na te lekarstwa, jak i na zewnętrznej stronie odnośnej przegrody oznaczenie „trucizna“ (białemi literami na czarnem polu).

Lekarstwa należy przechowywać w naczyniach, mających sygnaturę, przepisaną w farmakopei austriackiej.

W razie wyekwipowania statku według załącznika 5., *A*, *B*, *C* muszą naczynia być zaopatrzone w kartki, na których uwidoczniła jest łatwo czytelnem pismem (o ile możności drukiem) oprócz nazwy łacińskiej będąca w użyciu nazwa lekarstwa, jego zastosowanie oraz ilość do zażywania (doza), jaka jest przepisana w załącznikach.

Przy lekarstwach, służących do użytku zewnętrznego, musi dookoła naczynia być owinięta czerwona opaska szerokości 1 do 2 centymetrów z napisem „zewnętrznie“.

Lekarstwa w ilości poniżej 50 gramów muszą być umieszczone w naczyniach o objętości 50 centymetrów sześciennych, zaś lekarstwa w ilości od 50 do 100 gramów w naczyniach o objętości 100 centymetrów sześciennych.

W szkrynkach lub szafkach z lekarstwami należy oddzielić lekarstwa, służące do użytku wewnętrznego,

**Szafka na lekarstwa. Zawartość.**

**Środków opatrunkowych nie trzymać pod zamknięciem.**

**Trucizny trzymać pod zamknięciem. Oznaczenie.**

**Sygnatury.**

**Naczynia.**

**Łatwy przegląd.**

**Oznaczenie zawartości skrzyń.**

od lekarstw, służących do użytku zewnętrznego i umieścić je w sposób, umożliwiający łatwy przegląd, o ile możliwości w porządku, uwidocznionym w załącznikach.

Na stronie wewnętrznej każdej skrzynki z lekarstwami lub na drzwiczkach każdej szafki z lekarstwami należy dobrze przytwierdzić egzemplarz odpowiedniego załącznika, wydrukowany na twardym papierze.

**Narzędzia.**

Narzędzia muszą być dobrze oniklowane lub przechowane w osobnej, dobrze zamykającej się skrzynce drewnianej. Należy przechowywać je dobrze, nasmarowawszy je wolną od wszelkich kwasów wazeliną.

**Jakość lekarstw.**

Lekarstwa muszą odpowiadać przepisom austriackiej farmakopei z ostatniej daty. Wyjąwszy przypadki nagłej potrzeby, lekarstwa te muszą pochodzić z krajów tutejszych.

Lekarstwa należy zabierać, o ile możliwości, w formie tabliczek.

**Przechowywanie pewnych przyrządzonych lekarstw.**

Lekarstwa w torebkach papierowych można przechowywać tylko w naczyniach szklanych.

Lekarstwa w tabliczkach, pastylkach, w wydzielonych proszkach lub torebkach należy przechowywać w fiaskach o szerokich szyjkach lub w rurkach szklanych.

Na proszkach wydzielonych musi być na opasce uwidoczniona wyraźnie nazwa lekarstwa, jego ciężar oraz przeznaczenie do użytku wewnętrznego lub zewnętrznego.

Lekarstwa, ulegające działaniu światła, należy przechowywać w ciemnych naczyniach szklanych, plastry zaś w szczelnem opakowaniu z blachy. Maście należy przechowywać, o ile możliwości, w odpowiednich, fachowo sporządzonych tutkach.

Eter należy przechowywać w fiaskach z wciśniętym korkiem i szklaną przykrywką.

**Przyrząd dezynfekcyjny.**

Na statkach, przeznaczonych dla żeglugi dalekiej oraz wielkiej żeglugi nadbrzeżnej, musi się znajdować zatwierdzony przyrząd dezynfekcyjny, zaś na statkach, które według przepisu mają swego lekarza, oprócz tego jeszcze zatwierdzony przenośny formalinowy przyrząd dezynfekcyjny.

**§ 26.****Żywność i zapas wody.****Ilość żywności.**

Na wszystkie statki, odbywające podróże, które trwają dłużej jak dziesięć godzin, licząc czas jazdy od przystani wyjazdu aż do przystani najbliższej, należy zabrać dobre i zdrowe środki żywności w ilości, wystarczającej na domniemany czas podróży, a mianowicie dla każdej osoby, znajdującej się na pokładzie, co najmniej w ilości, oznaczonej dla żeglarza.

W razie żeglugi dalekiej należy wziąć na statek zapas rezerwowý w ilości jednej trzeciej części środków żywności, potrzebnych na podróż, względnie dla odpowiedniej przestrzeni podróży.



### **Zapas wody, ilość wody do picia, przyrząd do przekraplania.**

Dla każdej osoby, znajdującej się na statku, należy zabrać na statek co najmniej 5 litrów dobrej wody do picia na każdy dzień podróży. Ilość wody, którą trzeba zabrać, winno się obliczać według ilości dni podróży, przypadających na jazdę od jednej stacji wodnej do drugiej.

Wszystkie statki dla podróży, przeznaczone dla żeglugi dalekiej, muszą mieć z sobą przyrząd do przekraplania, mogący dostarczyć w przeciągu 24 godzin dla każdej osoby na statku 5 litrów dobrej wody do picia.

Urząd portowy względnie konsularny może pozwolić na zabranie mniejszej ilości wody niż ilość przepisana statkom, mającym takie przyrządy do przekraplania, które mogą dostarczyć w ciągu 24 godzin tyle wody do picia, ile potrzeba dziennie dla każdej osoby z załogi i dla każdego podróżnego.

Na statki, na których nie ma przyrządu do przekraplania, należy zabrać zapas rezerwowy, wynoszący jedną trzecią część wymienionej ilości wody do picia.

Wodę do picia należy trzymać w żelaznych skrzyniach, ustawionych, o ile możliwości, w jakiejś ubikacji, które powinny być zaopatrzone w szczelnie zamknięty otwór wpustowy, w otwór odpływowy, w rurę na powietrze, poprowadzoną aż na pokład górny, oraz w rurę pochyłą. Rura na powietrze musi być tak umieszczona, aby przez nią nie mógł dostać się brud do skrzyni. Sond, przeznaczonych dla skrzyń z wodą, nie można używać do innego celu i należy je przechowywać w pudrze.

Skrzynię na wodę wolno wewnątrz powlekać tylko farbą, niezawierającą trucizny. Nie wolno również używać do rur lub innych części urządzenia skrzyń połączeń ołowiu zakazanych ustawowo.

Do ujmowania wody do picia mają służyć kurki albo na statkach większych pompy oraz przewód rurowy, założony wyłącznie w tym celu.

Oprócz studzien pokładowych, zawierających wodę do picia dla podróży międzypokładowych, należy ustawić w każdej ubikacji górnego pokładu pośredniego, na którym pomieszczona jest większa ilość podróży, małe studnie pokładowe z zawartością 15 do 20 litrów, aby podróżni mogli dostać wodę do picia w nocy lub w razie niepogody.

Na statkach, posiadających urządzenie do centralnego rozprowadzania wody, nie może ono znajdować się bezpośrednio tuż ponad kotłownią i ubikacją na maszyny lub kuchnię.

Urządzenie do centralnego rozprowadzania wody musi być pokryte złym przewodnikiem ciepła.

Komendant winien starać się o to, aby otrzymać na statek w każdej przystani potrzebną ilość żywności i wody w dobrym stanie oraz winien na polecenie urzędu portowego, względnie konsularnego przedłożyć spis żywności, znajdującej się na statku.

Jeżeli na statku znajduje się inna woda a nie destylowana, należy przy zabieraniu jej na statek

### **Rezerwowy zapas wody.**

### **Przechowywanie wody.**

### **Studnie.**

### **Urządzenie do centralnego rozprowadzania wody.**

### **Spis żywności.**

### **Ewidencja pochodzenia zabranej na statek wody.**



**Kontrola nad jakością środków żywności.**

uwidocznienie ilości jej i pochodzenie w dzienniku statku, zaś na statkach, przeznaczonych dla małej żeglugi, w zapiskach, określonych w § 1.

Urzędy portowe winny, o ile nie ma na statku lekarza, czuwać nad dobrą jakością środków żywności, wody do picia i do gotowania oraz w razie potrzeby przekonywać się o tem przez branie wody do próby.

**§ 27.****Część VI.****Postanowienia przejściowe.**

Dla statków, które zbudowano przed ogłoszeniem niniejszego rozporządzenia, wchodzi w zastosowanie po myśli § 5. tego rozporządzenia następujące wyjątki i ułatwienia:

Do części pierwszej, §§ 1 do 4.

Nie wymaga się zmiany układu budowy i urządzenia ścian działowych, drzwi w tych ścianach, śruby statku, otworów na komory, schodów, stawideł na wodę, okien bocznych oraz steru.

Telegrafy dla steru, telegrafy maszynowe, wskaźniki dla steru, tuby głosowe, telefony należy zaprowadzić w ciągu trzech miesięcy.\*)

Do części drugiej, §§ 5 do 11-

Przybory i urządzenia ochronne przy maszynach i motorach spalinowych, przybory dla maszyn do ochładzania, w razie potrzeby zaś przełożenie przewodów przy urządzeniach elektrycznych z powodu bliskości kompasu, należy wykonać lub przeprowadzić w ciągu sześciu miesięcy.

Również należy w ciągu sześciu miesięcy porobić wyjścia w nagłej potrzebie z ubikacji dla maszyn i dla opalania oraz sprawić przyrządy do tłumienia ognia zapomocą pary lub gazów. Nie wymaga się zmiany budowy w celu przeprowadzenia przepisów, zawartych w części drugiej.

Do części trzeciej, §§ 12 do 21.

Istniejących ubikacji dla podróżnych można używać także nadal, o ile w przybliżeniu odpowiadają wymaganiom niniejszego rozporządzenia. Przy obliczaniu ilości podróżnych zalicza się z powyższem ograniczeniem do miejsc podróżnych wszystkie dotychczas używane miejsca do spania. Natomiast należy ubikacje, w których niema stałych miejsc do spania, tudzież miejsca do przechadzki oraz miejsca do podróży dla podróżnych pokładowych na pozostałych częściach pokładów pomierzyć na nowo po myśli § 13. w przeciągu roku po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

\*) Wszystkie określenia czasu, wymienione w dalszym ciągu, należy liczyć poczynawszy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Właściciele statków obowiązani są do zgłoszenia nowych pomiarów z odpowiednim podziałem w ciągu wyznaczonego terminu.

Nie wymaga się zmiany urządzenia do przewietrzania i opalania.

Urządzenie ubikacji dla załogi należy w ciągu sześciu miesięcy zastosować, o ile możliwości, do przepisów. Układ ich budowy może pozostać bez zmiany.

Na statkach, dla których przepisane są ubikacje dla chorych oraz ubikacje izolacyjne, należy postarać się co najmniej o osobne umieszczenie chorych, przyczem w miarę możliwości należy przestrzegać odnośnych postanowień niniejszego rozporządzenia. Nie można wymagać zmian budowy w celu urządzenia ubikacji dla chorych oraz ubikacji izolacyjnych.

Nie potrzeba zmieniać ilości, położenia i budowy wychodków.

Urządzenia wewnętrznego pralni i łazienek należy dokonać w miarę możliwości zgodnie z przepisami w ciągu sześciu miesięcy.

Nie wymaga się zmiany budowy spiżarni oraz zbiorników na wodę.

Spiżarnie należy urządzić zgodnie z przepisami w ciągu sześciu miesięcy.

Do części czwartej, §§ 22. do 24.

Łodzi istniejących można używać nadal, jeżeli są w dobrym stanie oraz jeżeli łodzie ratunkowe zaopatrzone są w przyrządy do pływania, równające się pod względem zdolności przyrządom przepisany.

Za zezwoleniem Władzy morskiej można brakującą w stosunku do przepisanej miary pojemność wszystkich łodzi zastąpić pojemnością łodzi pomocniczych. Należy sprawić potrzebne przedmioty do wykwapowania łodzi.

Pierścieni ratunkowych oraz pasów do pływania należy dostarczyć w ciągu trzech miesięcy.

Do części piątej, §§ 25. do 26.

Szafki na lekarstwa należy sprawić w ciągu trzech miesięcy.

Istniejących szafek na lekarstwa można aż do roku używać nadal, muszą one jednak być zamknięte wedle przepisów.

---

## **Zapasowe części kotłów i maszyn.**

### **Statki, przeznaczone dla małej żeglugi nadbrzeżnej.**

Garnitur sworzeni sprzęgowych.

Po jednym sworzeniu dla łożyska przykorbowego, łożyska krzyżulca oraz łożyska czopa.

Po pół garnituru wentylów okrężnych oraz wentylów z pompami powietrznymi, wentyle pomp przeciekowych i zasilających, jeden garnitur dla każdej pompy, w razie zaś, jeżeli pompy są jednakowe, jeden garnitur dla każdych dwóch pomp.

Trzy szkła zapasowe z pierścieniami dla każdego stanu wody.

Ćwierć garnituru rusztowników.

Jedna zatyczka do rur kotłowych.

### **Statki, przeznaczone dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej.**

Jeden drążek suwakowy dla każdego cylindra, jeżeli zaś cylindry są jednakowe, wystarczy jeden drążek tego rodzaju.

Po jednym garniturze całkowitych sworzeni dla łożyska przykorbowego, łożyska krzyżulca oraz łożyska czopa.

Garnitur sworzeni sprzęgowych wszelkich wymiarów.

Garnitur wentylów dla pompy okrężnej oraz pompy powietrznej.

Garnitur wentylów dla każdej pompy zasilającej; pompy jednakowe uchodzą za jedną.

5 procent śrub do tłoków.

5 procent wszystkich śrub do pomp powietrznych oraz okrężnych.

2 procent całkowitych rur zgęszczających.

Trzy szkła zapasowe z pierścieniami dla każdego stanu wody.

Pół garnituru rusztowników.

Jedna zatyczka do rury kotłowej dla każdych 50 rur do ogrzewania.

### **Statki, przeznaczone dla żeglugi dalekiej.**

Jeden drążek suwakowy dla każdego cylindra, jeżeli zaś cylindry są jednakowe, wystarczy jeden drążek tego rodzaju.

Łożysko przykorbowe i łożysko krzyżulca z całym urządzeniem.

Po jednym garniturze zupełnie gotowych sworzeni dla łożyska przykorbowego, łożyska krzyżulca i łożyska czopa.

Po jednym drążku tłokowym dla pompy powietrznej i okrężnej.

Dla pomp odśrodkowych po jednym łożysku oraz jednym garniturze sworzeni a dla należącej do tego maszyny jeden drążek suwakowy, jeden drążek tłokowy i jeden tłok.

Garnitur sworzeni sprzęgowych wszelkiego wymiaru.

Całkowity garnitur wentylów dla pomp okrężnych i powietrznych.

Pompy przeciekowe, pompy zasilające i wentyle zasilające, jeden garnitur wentyli dla każdej pompy; pompy jednakowe uważa się za jedną.

Po 5 procent śrub pokrywy cylindra i skrzynki suwakowej, śrub do tłoka oraz śrub do pomp powietrznych i okrężnych.

Dla każdego cylindra pół garnituru normalnych pierścieni tłoka, o ile się tychże używa.

Jedna sprężyna wentylu bezpieczeństwa dla każdej wielkości.

2 procent całkowitych rur zgęszczających i rur do ogrzewania.

Sześć zapasowych szkieł z wodowskazem dla każdego stanu wody.

Jeden garnitur rusztowników.

Po trzy pręty żelaza płaskiego i okrągłego.

100 sztuk śrub o średnicy od 10 do 30 milimetrów.

Jedna zatyczka do rury kotłowej dla każdych 50 rur do ogrzewania.



## Narzędzia w kotłowni i ubikacyi na maszyny.

N a z w a	Statki, przeznaczone dla małej	Statki, przeznaczone dla wielkiej	Statki, przeznaczone dla żeglugi dalekiej
	żeglugi nadbrzeżnej		
Obcęgi . . . . .	3	3	3
Kuźnia polowa . . . . .	.	1	1
Kowadło . . . . .	1	1	1
Przebijacz z drewnianą rączką . . . . .	1	1	1
Dłuto do przecinania . . . . .	1	1	1
Wycisk kowalski . . . . .	4	4	4
Młot do wybijania . . . . .	1	1	1
Imadło z stołem ślusarskim . . . . .	1	1	1
Znacznik . . . . .	1	1	1
Klucz mutrowy . . . . .	6	6	12
Angielski klucz mutrowy . . . . .	1	1	1
Nóż marynarski . . . . .	.	.	1
Cyrkiel śpiczasty . . . . .	.	1	1
Cyrkiel do mierzenia dziur . . . . .	.	1	1
Cyrkiel pałakowy . . . . .	.	1	1
Wkładki ołowiane . . . . .	1	1	1
Piłka metalowa . . . . .	1	1	1
Wyciągacz zatyczek . . . . .	.	.	1
Pilniki, dobrane według rodzajów . . . . .	12	12	24
Lineał . . . . .	.	.	1
Rączki do pilników . . . . .	3	3	6
Młotek ręczny . . . . .	1	3	3
Imadło ręczne . . . . .	1	1	1

N a z w a	Statki, przeznaczone dla małej	Statki, przeznaczone dla wielkiej	Statki, przeznaczone dla żeglugi dalekiej
	żeglugi nadbrzeżnej		
Wyrównica . . . . .	1	1	1
Świńska noga . . . . .	.	1	1
Szczypce sprężynowe . . . . .	.	.	1
Przebijacz . . . . .	1	1	1
Płaska i trójkątna skrobaczka . . . . .	.	.	1
Dłuto płaskie . . . . .	6	6	12
Szczotka do pilników . . . . .	.	.	1
Tryskawka do oliwy . . . . .	.	.	1
Trzpień stalowy i miedziany . . . . .	1	1	1
Węgielnica . . . . .	.	.	1
Obcęgi śpiczaste . . . . .	.	.	1
Kolec do znaczenia . . . . .	.	.	1
Siekacz krzyżowy . . . . .	1	1	12
Grzechotka rurkowa . . . . .	.	.	1
Lutownica . . . . .	1	1	1
Nożyce do blachy . . . . .	1	1	1
Kręciło . . . . .	.	.	1
Gwintownica . . . . .	1	1	1
Świder do cięcia gwintów . . . . .	.	.	1
Świder do stali . . . . .	.	.	1
Świder do stali najtwardszej . . . . .	1	1	1
Obrotka pierśna . . . . .	1	1	1
Oprawa świda . . . . .	.	.	1
Ręczna korbka do polerowania szmerglem . . . . .	.	.	1
Wielokrążek pojedynczy . . . . .	.	rozmaite	1
Wielokrążek różniczkowy . . . . .	.	1	1
Drewno do uszczelniania <sup>1</sup> . . . . .	.	.	1
Kamień oliwny . . . . .	.	.	1

N a z w a	Statki, przeznaczone dla małej	Statki, przeznaczone dla wielkiej	Statki, przeznaczone dla żeglugi dalekiej
	żeglugi nadbrzeżnej		
Żelazo do uszczelniania . . . . .	.	.	1
Kamień do ostrzenia . . . . .	.	.	1
Klucz do śruby oraz skrzydeł tej śruby . . . . .	.	1	1
Kliny . . . . .	.	1	1
Śruby do podnoszenia . . . . .	.	.	1
Śruby do ściskania i śruby oczkowe . . . . .	1	1	1
Drewniane drążki obrotowe . . . . .	.	.	1
Dłuto ogniowe . . . . .	1	1	1
Pogrzebacz . . . . .	1	według zapo- trzebowania	według zapo- trzebowania
Ozog . . . . .	1		
Hak do grzebania . . . . .	1		
Szczotki do czyszczenia rur . . . . .	.		
Zgrzebło do rur . . . . .	1		1
Młotek do pobijania . . . . .	1		1
Dłuto do nasuwania . . . . .	1		1
Maszyna do rur . . . . .	.	1	1
Młot do węgla . . . . .	według zapo- trzebowania	według zapo- trzebowania	według zapo- trzebowania
Łopata do węgla . . . . .			
Kielnia murarska . . . . .	.	.	1
Śrubociąg . . . . .	1	1	1
Siekiera do drzewa . . . . .	1	1	1
Strugarka . . . . .	.	.	1
Oskroba . . . . .	.	.	1
Dłuto do drzewa . . . . .	.	1	1
Lisiak . . . . .	.	.	1
Świder do drzewa . . . . .	.	1	1
Dłuto rynewkowane . . . . .	.	4	6



## Ilość i pojemność przepisanych łodzi.

Pojemność brutto w tonach zarejestrowanych		Ilość łodzi	Łączna pojemność łodzi w sześciennych	
od	do		metrach	stopach angielskich
50	100	2	6	230
100	200	2	8	283
200	300	2	10	353
300	400	2	12	424
400	500	2	14	494
500	600	3	20	706
600	700	3	23	812
700	800	4	26	920
800	900	4	29	1.024
900	1.000	4	33	1.165
1.000	1.250	4	39	1.377
1.250	1.500	6	49	1.730
1.500	1.750	6	55	1.942
1.750	2.000	6	59	2.084
2.000	2.250	6	62	2.190
2.250	2.500	6	65	2.300
2.500	2.750	6	67	2.366
2.750	3.000	6	68	2.401
3.000	3.250	8	75	2.649
3.250	3.500	8	78	2.760
3.500	3.750	8	81	2.861
3.750	4.000	8	85	3.002
4.000	4.250	8	88	3.108
4.250	4.500	8	91	3.220
4.500	4.750	8	98	3.461
4.750	5.000	10	101	3.450

Pojemność brutto w tonach zarejestrowanych		Ilość łodzi	Łączna pojemność łodzi w sześciennych	
od	do		metrach	stopach angielskich
5.000	5.250	10	107	3.779
5.250	5.500	10	112	3.956
5.500	5.750	10	118	4.167
5.750	6.000	10	124	4.379
6.000	6.250	12	129	4.556
6.250	6.500	12	135	4.768
6.500	6.750	12	141	4.980
6.750	7.000	12	146	5.156
7.000	7.250	12	152	5.333
7.250	7.500	12	158	5.580
7.500	7.750	12	163	5.757
7.750	8.000	12	169	5.969
8.000	8.500	14	182	6.428
8.500	9.000	14	194	6.852
9.000	10.000	14	220	7.770
10.000	11.000	14	232	8.193
11.000	12.000	14	235	8.299
12.000	13.000	16	248	8.759
13.000	14.000	16	260	9.182
14.000	15.000	16	273	9.641
15.000	16.000	16	286	10.101
16.000	17.000	16	298	10.524
17.000	18.000	18	311	10.983
18.000	19.000	18	324	11.443
19.000	20.000	18	337	11.902

Statki o pojemności ponad 20.000 ton mają na każde 1000 ton lub ilości częściowe z tego zabrać z sobą jeszcze nadto łodzie o łącznej pojemności 450 stóp sześciennych lub 12·7 metrów sześciennych.

## Załącznik 4.

## Spis

narzędzi astronomicznych, żeglarskich i meteorologicznych, podręczników, kart morskich i sygnałów.

Liczba bieżąca	P r z e d m i o t	Statki dla podróżnych			Statki towarowe		
		Ilość przedmiotów podczas podróży w obrębie					
		małej	wielkiej	żeglugi morskiej	małej	wielkiej	żeglugi morskiej
		żeglugi nadbrzeżnej		dalekiej	żeglugi nadbrzeżnej		dalekiej
1	Sekstant . . . . .	.	1	1	.	1	1
2	Barometr . . . . .	.	1	1	.	1	1
3	Barograf . . . . .	.	.	1	.	.	.
4	Cieplomierz . . . . .	.	1	2	.	1	1
5	Czasomierz . . . . .	.	1	3 *)	.	.	1
6	Dalekowidz z silnem powiększeniem . .	.	1	1	.	1	1
7	Szklą nocne . . . . .	1	1	2	1	1	1
8	Zegarki okrętowe . . . . .	1	2	2	1	2	2
9	Kompas normalny z przyrządem do pio- nowania (kompas suchy) . . . . .	.	1	1	.	1	1
10	Kompas sterowy **) . . . . .	1	2	2	1	1	2
11	Kompas zapasowy (kompas suchy) i zapa- sowe róże kompasu z igłami i kamycz- kami dla każdego kompasu . . . . .	1	1	1	1	1	1
12	Zwyczajny chyżomierz . . . . .	.	.	1	.	.	.
13	Zegary piaskowe . . . . .	.	.	1	.	.	.
14	Patentowy chyżomierz (tylko dla pa- rowców) . . . . .	.	1	2	.	1.	1
15	Ołowianka podręczna . . . . .	1	1	1	1	1	1
16	Ołowianka do mierzenia głębokości średnich . . . . .	.	1	1	.	.	1

\*) Statki, zaopatrzone w telegraf bez drutu a znajdujące się na obszarze sygnałów czasowych telegrafu iskrowego, mogą mieć tylko jeden czasomierz.

\*\*) Z przyrządem do pionowania.



Liczba bieżąca	P r z e d m i o t	Statki dla podróżnych			Statki towarowe		
		Ilość przedmiotów podczas podróży w obrębie					
		małej	wielkiej	żegluga morskiej dalekiej	małej	wielkiej	żegluga morskiej dalekiej
		żegluga nadbrzeżnej			żegluga nadbrzeżnej		
17	Ołowianka do mierzenia głębokości większych . . . . .	.	1	1	.	.	.
18	Ołowianka do mierzenia głębokości wielkich . . . . .	.	1	1	.	.	.
19	Tablice dla zboczeń (dromoskop) dla każdego kompasu . . . . .	1	1	1	1	1	1
20	Zbiór sprostowanych, odpowiednich kart morskich, podręczników żeglarskich i spisów sygnałów świetlnych na morzach, po których się żegluguje, oraz potrzebne przybory do rysowania . .	1	1	1	1	1	1
21	Roczniki astronomiczne, żeglarskie tablice pomocnicze . . . . .	.	1	1	.	1	1
22	Międzynarodowy kodeks sygnałów . . .	.	1	1	.	1	1
23	Zbiory odmian sygnałów międzynarodowego kodeksu . . . . .	.	1	2	.	1	1
24	Tuby głosowe . . . . .	1	1	1	1	1	1
25	Armaty dla sygnałów lub inne tym podobne przyrządy . . . . .	.	1	1	.	.	1
26	Rakiety lub gwiazdy świetlne . . . . .	6	12	12	6	12	12
27	Światła niebieskie (ogień jako sygnał dla pilota) . . . . .	6	12	24	6	12	24
28	Amunicja dla strzałów armatnich . . .	.	12	24	.	.	12
29	Sygnały na odległość . . . . .	.	1	1	.	.	1
30	Podręczny róg od mgły . . . . .	1	1	1	1	.	1
31	Latarnia sygnałowa systemu Morsego .	.	1	1	.	.	.

## Lekarstwa i środki zaradcze dla chorych

**na parowcach, przeznaczonych dla małej żeglugi nadbrzeżnej, które nie przebywają na morzu bez przerwy dłużej jak trzy godziny, oraz na żaglowcach, przeznaczonych dla małej żeglugi nadbrzeżnej.**

Do użytku zewnętrznego:				
Skutek ogólny	Nazwa łacińska	Nazwa polska	Ilość	Zastosowanie
Do okładów	Plumbum acet. alum. comp. 1 g	Octan glinowy	8 tabliczek	Przy stłuczeniach, zapaleniach rozpuścić jedną tabliczkę w 1/2 litrze wody.
Maść	Lanolinum boricum 3 0/0	Lanolina borowa	50 gramów	Przy oparzeniach, wrzodach i obtarciach.
Środek dezynfekcyjny	Liquor cresoli saponatus albo inna urzędownie zalecona pochodna sub- stancya fenolu		100 gramów	Ostrożnie! Do użytku zewnętrznego i w stanie rozcieńczonym. Jedna łyżka stołowa na 1 litr wody.
Środki opatrunkowe:				
Gaza pochłaniająca wodę		5 metrów	W formie pasków 8 centymetrów szerokich, opakowanie w zwojach zamkniętych z roz- porkiem z boku.	
Wata pochłaniająca wodę		200 gramów	W paczkach po 50 gramów.	
Opaski		10 sztuk	Każda o długości 5 metrów, o szerokości zaś 8 do 10 centymetrów.	
Chusty na opatrunki		2 sztuki	Z napisem według Esmarcha.	
Bizmutowa opaska na oparzenie		1 metr	Do położenia bezpośrednio na rany z oparzenia.	
Kaucukowy plaster do przylepiania		1 metr	W formie pasków na 3 centymetry szerokich, w puszkach blaszanych.	
Nożyce		1 sztuka		
Szpilki zabezpieczające (przyjaciółki)		12 sztuk		
Opatrunek na palec		6 sztuk		
Wskazówki dla niesienia pierwszej pomocy.				

## Lekarstwa i środki zaradcze dla chorych

**na parowcach, przeznaczonych dla małej żeglugi nadbrzeżnej, które przebywają na morzu bez przerwy dłużej niż trzy godziny.**

Skutek ogólny	Nazwa łacińska	Nazwa polska	Ilość	Zastosowanie
<b>A. Do użytku wewnętrznego:</b>				
Środki przeczyszczające	Magnesium sulfuricum	Sól gorzka	250 gramów	Przy zatwardzeniu. Rano na czczo 1 do 2 łyżek stołowych po rozpuszczeniu w ciepłej wodzie.
	Oleum ricini	Olej rycynowy	4 × 30 gramów	Przy zatwardzeniu i rozwolnieniu. 1 flaszeczka.
	+ Phenolum phthaleinum 0·1 lub Cascara sagrada 0·5	Fenoltaleina	20 tabletek	1 do 2 tabletek wieczorem.
		Kaskara sagrada (kora święta)	25 pastylek	1 do 2 pastylek wieczorem.
Środki ściąające	+ Tinctura opii lub Tabulettae 0·2 = 10 kropli	Nalewka z opium	20 gramów	Ostrożnie! Nie dla dzieci! Na bóleści żołądka, kurcze, bole brzucha 10 kropli cztery razy dziennie do zażycia co godziny. Najwyżej 60 kropli w 24 go- dzinach.
			25 tabletek	1 tabletzka trzy razy dziennie.
	Bismutum subnitricum	Bizmut	30 gramów	Na niezbyt żołądka i rozwolnienie. Dawka na końcu noża co dwie godziny. Najwyżej sześć razy dziennie.
	Natrium bicarbonicum	Dwuwęglan sodowy	50 gramów	Na zgagę 1 do 2 dawek na końcu noża.
Środki na kaszel	+ Codeinum hydrochloricum 0·01	Kodeina	25 tabletek	Ostrożnie! Nie dla dzieci! 4 do 6 tabli- czek dziennie.
Środki przeciw gorączce	Chininum hydrochloricum 0·2	Chinina	150 tabletek	Na malaryę. 5 tabletek dziennie. Zo- bacz „Wskazówki“.
	Acidum acetylicum salicylicum 0·5	Kwas acetylowo- salicylowy	20 tabletek	Na zapalenie gardła oraz cierpienia gośćcowe 3 do 6 tabletek dziennie.
Środki pobudzające	Spiritus aetheris	Krople Hoffmana	30 gramów	Po omdleniu 20 do 25 kropli do łyżki wody lub na cukier.



Skutek ogólny	Nazwa łacińska	Nazwa polska	Ilość	Zastosowanie
<b>B. Do użytku zewnętrznego:</b>				
Do okładów	Plumbum acet. alum. comp. 1 g	Tabliczki octanu ołowiu	12 sztuk	Na stłuczenia, zapalenia. 1 tabliczkę rozpuścić w 1/2 litrze wody.
Maść	Lanolinum boricum 3 0/0	Lanolina borowa	50 gramów	Na sparzenia, wrzody, obtarcia i otarcia skóry.
	Vaselinum	Waselina	50 gramów	
	+ Unguentum hydrargyri mitius 2 g	Szara maść	10 paczek	Na wszy. Wetrzeć jedną paczkę. Następnego dnia obmyć mydłem.
Do wcierania	Spiritus camphoratus	Spirytus kamforowy	100 gramów	Na bole mięśniowe.
Do wstrzykiwania	Zincum sulfuricum 0-2 g	Siarczan cynkowy	40 tabliczek	Na zapalenie oczu. 1 proszek do 20 gramów wody. Do zapuszczania kropli. Na rzeżączkę jedna, potem 5 tabliczek do 100 gramów wody. Do wstrzykiwania do cewki moczowej dwa do cztery razy dziennie.
Srodki odkazujące	+ Liquor cresoli saponatus lub inna zalecona urzędownie sub- stancya pochodna fenolu		250 gramów	Ostrożnie! Tylko zewnętrznie i w stanie rozcieńczonym. 1 łyżka stołowa do 1 litra wody.
<b>C. Środki opatrunkowe:</b>				
Gaza pochłaniająca wodę		10 metrów	W formie pasków na 8 centymetrów szer- kich, 2 zwoje zamknięte z rozporkiem z boku, obejmujące każdy 5 metrów.	
Wata pochłaniająca wodę		500 gramów	2 paczki po 250 gramów.	
Opaski		20 sztuk	Każda o długości 5 metrów, o szerokości zaś 8 do 10 centymetrów.	
Chusty na opatrunki		2 sztuki	Z napisem według Esmarcha.	
Materya nieprzemakalna i nieprzyklepająca się		1 metr	Do przykrywania okładów.	
Bizmutowa opaska na oparzenia		2 metry	Do położenia bezpośrednio na rany z oparzenia.	
Plaster kauczukowy do przyklepiania		5 metrów	W formie pasków szerokości 5 centymetrów w puszkach blaszanych.	
Szyny z drzewa lub z tektury		2 sztuki	1/2 metra długości, 6 centymetrów szerokości.	
Szpilki zabezpieczające (przyjaciółki)		24 sztuk		
Próżne butelki z zatyczkami korkowymi		4 sztuki	2 po 20, 2 po 100 gramów.	

Kropłomierz	2 sztuki	
Białe kartki do przylepiania	10 sztuk	
Czerwone kartki do przylepiania z napisem „Zewnętrznie“	10 sztuk	
Podpaska	2 sztuki	
Strzykawka rzeżączkowa	1 sztuka	
Ciepłomierz maksymalny	1 sztuka	
Nożyce	1 sztuka	
Opatrunek na palec	12 sztuk	

**Wskazówki dla niesienia pierwszej pomocy.**

## Lekarstwa i środki zaradcze dla chorych

na wszystkich statkach, przeznaczonych dla wielkiej żeglugi nadbrzeżnej oraz żeglugi dalekiej, nie mających lekarza.

Skutek ogólny	Nazwa łacińska	Nazwa polska	Ilość	Z a s t o s o w a n i e
<b>A. Do użytku wewnętrznego.</b>				
Środki przecyszczające	Magnesium sul- furicum	Sól gorzka	2000 gramów	Na zatwardzenie. Rano na czczo 1 do 2 łyżek stołowych po rozpuszczeniu w ciepłej wodzie
	Oleum ricini	Olej rycynowy	500 gramów	Na zatwardzenie i rozwolnienie 1 do 2 łyżek stołowych.
	+ Phenolum phthaleinum 0·1	Fenofaleina	50 tabletek	1 do 2 tabletki wieczorem.
	Cascara sagrada 0·5	Kaskara sagrada (kora święta)	50 pastylek	1 do 2 pastylki wieczorem.
Środki ściąające	+ Tinctura opii albo Tabulettae 0·2 = 10 kropli	Nalewka z opium	50 gramów	Ostrożnie! Nie dla dzieci! Na boleści żołądka, kurcze, ból brzucha 10 kropli cztery razy dziennie do zażycia co godziny. Najwyżej 60 kropli w 24 godzinach. 1 tablezka trzy razy dziennie.
	Bismutum subnitricum		150 sztuk	
	Bismutum subnitricum	Bismut	100 gramów	Na niezbyt żołądka i rozwolnienie. Dawka na końcu noża co dwie godziny. Najwyżej sześć razy dziennie.
Środek na wymioty	Radix Ipecacuanhae 1 g	Skupiętka wymiotna	10 proszków	Na zatrucie zepsutemi potrawami. Jeden proszek do niewielkiej ilości letniej wody. Jeżeli wymioty nie nastąpią wkrótce, jeszcze jeden proszek.
Na boleści przy trawieniu	Natrium bicar- bonicum	Dwuwęglan sodowy	200 gramów	Na zgagę 1 do 2 dawki na końcu noża.
	Acidum hydro- chloricum dilu- tum	Kwas solny rozcieńczony	50 gramów	Na boleści żołądka z odbijaniem się bez kwasów. 10 do 15 kropli w wodzie kilka razy dziennie.
	Tinctura rhei vinosa	Winna nalewka z rumbarbarum	150 gramów	Na brak apetytu 1/2 łyżeczki do kawy codziennie przed jedzeniem.



Skutek ogólny	Nazwa łacińska	Nazwa polska	Ilość	Zastosowanie
Środki na kaszel	<b>+</b> Codeinum hydrochloricum 0·01	Kodeina	50 tabletek	Ostrożnie! Nie dla dzieci! Na suchy kaszel bez wydzieliny. 4 do 6 tabletek dziennie.
	<b>+</b> Acidum benzoicum cum camphore 0·1	Kwas będzwinowy	50 tabletek	Na niezbyt płuc przy małym kaszlu jedna tabletzka kilka razy na dzień. Na zapalenie płuc co dwie godziny. Nie dla dzieci!
Środki przeciw gorączce	Chininum hydrochloricum 0·2	Chinina	400 tabletek	Na malaryę. 5 tabletek dziennie. Zobacz „Wskazówki“.
	Acidum acetylicum salicylicum 0·5	Kwas acetylowo-salicylowy	100 tabletek	Na zapalenie gardła oraz cierpienia gośćcowe. 3 do 6 tabletek dziennie.
	Antipyrin 0·5	Antypiryna	20 tabletek	Na choroby z gorączką i silnym bólem głowy. 3 do 4 tabletek dziennie.
Środki uspakajające	Ammonii bromati 0·25 Kalii bromati Natrii bromati aa 0·5	Brom	10 tabletek w rurce szklanej lub proszków w bańkach szklanych	Na wzburzenie umysłu, bezsenność, padaczkę. 1 do 2 tabletki.
Środki pobudzające	Ammonia	Amoniak	50 gramów	Po omdleniu oraz dla znajdujących się w stanie upojenia. Trzymać pod nosem kilka kropel na kłębku waty.
	Spiritus Aetheris	Krople Hoffmana	50 gramów	W razie omdlenia 25 kropel na cukrze.
Na choroby weneryczne	Kalium jodatum 0·5	Jodek potasowy	100 tabletek	Na drugorzędną kile 1 do 2 tabletek dziennie, rozpuszczonych w wodzie. Z nastaniem kataru przestać.
	Balsamum Copaivae albo Oleum Santali	Balsam kopaiviany lub olej santalowy	100 gramów 100 gramów	Na rzeżączkę z silnymi objawami za- palnymi, niezbyt pęcherza, trzy razy dziennie 10 do 20 kropel. W razie nastania bólesci żołądka lub pęcherza przestać.
	Hexamethylen- tetranin 0·5	Heksametyleno- tetranina	50 tabletek	Do ułatwienia oddawania moczu podczas rzeżączki 3 do 6 tabletek dziennie.
Środki uśmierzające bóle	<b>+</b> Morphinum hydrochloricum 0·01	Morfina	20 tabletek	Nie dla dzieci! Ostrożnie! Tylko podczas bardzo silnych bólów. Najwyżej cztery proszki w 24 godzinach.
	<b>+</b> Amidopyrin 0·3	Amidopyryna	20 tabletek	Na bóle głowy. Najwyżej dwie tabletki w 24 godzinach.
	Phenacetini 0·2 Coffeini 0·05 Chinini hydro- bromici 0·05	Fenacetyna	10 tabletek	Na bóle głowy aż do trzech razy dziennie jedna tabletzka.

Skutek ogólny	Nazwa łacińska	Nazwa polska	Ilość	Zastosowanie
<b>B. Do użytku zewnętrznego.</b>				
Do okładów	Plumbum acet. alum. comp. 1 g	Tabliczki octanu ołowiu	24 sztuk	Na stłuczenia i zapalenia 1 tabliczkę rozpuścić w 1/2 litrze wody.
	Semen lini pulv.	Mączka z siemienia lnianego	500 gramów	Na ropne zapalenia pod zdrową skórą. Do ciepłych okładów.
Maście	Lanolinum boricum 30/0	Lanolina borowa	100 gramów	Na oparzenia, wrzody, obtarcia i otarcia skóry.
	Vaselinum	Waselina	100 gramów	
	Vaselinum	Waselina bez kwasów	20 gramów	Do smarowania narzędzi.
	+ Unguentum hydrargyritius 2 g	Szara maść	10 paczek	Na wszy. Wcierać jedną paczkę. Następnego dnia obmyć mydłem.
Proszek do posypywania	Bismutum subgallicum	Zasadowy kwas galasowo-bismutowy (zamiast dermatolu)	50 gramów	Posypywać wrzody, w razie ocierania się o siebie powierzchni ran, oraz rany z oparzenia.
	Pulvis adspersorius salicylatus	Salicyłowy proszek do posypywania	300 gramów	Na poranienia nóg oraz wgłębienia w pachach wskutek silnego pocenia się.
Różne leki	Acidum salicylicum	Kwas salicyłowy	20 gramów	Na nagniotki. Posypać i przykryć małym wilgotnym kłębkiem waty oraz zalepić plastrem.
	Glycerinum cum acido tannico 100/0	Gliceryna z kwasem taninowym	50 gramów	Do pędzlowania miejsc odmrożonych.
	Acidum boricum	Kwas borowy	50 gramów	Na zapalenia ust i gardła 1 łyżeczka do kawy do szklanki wody. Do płukania.
	Creosotum cum spiritu	Krople na zęby	20 gramów	1 do 2 kropli na małym kłębku waty włożyć do dziurawego zęba.
	Spiritus camphoratus	Spirytus kamforowy	100 gramów	Do wcierania przy bólach mięśniowych.
	Camphora 10 g	Kamfora	2 paczki	Z rozpuszczenia jej w 100 gramach wódki uzyskuje się spirytus kamforowy.

Skutek ogólny	Nazwa łacińska	Nazwa polska	Ilość	Zastosowanie
Różne leki	Charta sinapisata	Gorzecznik	12 sztuk w puszkach ołowianych	W razie omdlenia, przy bardzo silnych bólach w piersiach i lędźwiach. Zwilżyć i przyłożyć do skóry. Po 1/4 godziny znowu zdjąć.
Do wstrzykiwania	Zincum sulfuricum 0-2	Siarczan cynkowy	40 tabletek	Na zapalenie oczu. Do zapuszczania kroplami. 1 proszek do 20 gramów wody. Na rzeżączkę 1, potem 5 tabletek do 100 gramów wody. Do wstrzykiwania do cewki moczowej 2 do 4 razy dziennie.
	Kalium hypermanganicum	Nadmanganian potasowy	20 gramów	Na rzeżączkę, jeżeli siarczan cynkowy sprawia zbyt wielkie bóle, 1 kryształek do szklanki wody (barwa niebiesko-różowa). Także jako woda do płukania.
Przeciw pasorzytom	Sapo Kalinus	Mydło do smarowania	300 gramów	Przy świerzbie wcierać w skórę raz na dzień.  Po trzech dniach wykąpać się.
	Balsami peruviani 20 Spiritus saponis Kalini Styracis liquidi aa 40	Balsam peruwiański	200 gramów	
Do zabiegów koło ran	Spiritus vini	Spirytus winny	250 gramów	Do czyszczenia skóry w okolicy ran. Zobacz „Wskazówki”. Ostrożnie! Chronić przed ogniem! Złożyć przykrywkę szklaną, jeżeli jest kurek, należy go przywiązać.
	Aether	eter	250 gramów	
	Benzinum	benzyna	250 gramów	
Środki odkazające	+ Liquor cresoli saponatus lub inna zalecona urzędownie substancja, pochodząca z fenolu		250 gramów	Ostrożnie! Tylko zewnątrz i w stanie rozcieńczonym. 1 łyżka stołowa na 1 litr wody.
	+ Pastili Hydrargyri bichlorati corrosivi 1-0	Pastyłki sublimatu	20 pastylek w rurce szklanej	Ostrożnie! Tylko zewnątrz! 1 pastylkę rozpuścić w 1 litrze wody. Zobacz „Wskazówki”.
Poza szafką apteczną przechowywać pod zamknięciem: + Liquor cresoli saponatus 5000 g.				
<b>C. Środki opatrunkowe.</b>				
Gaza pochłaniająca wodę	10 metrów		W formie pasków. 2 zwoje zamknięte z rozporkiem z boku, każdy po 5 metrów.	
Gaza pochłaniająca wodę	4 metry		Cztery paczki każda po 1 metrze kwadratowym.	
Wata pochłaniająca wodę	1000 gramów		Cztery paczki każda po 250 gramów.	
Opaski	36 sztuk		Każda długości 5 metrów a szerokości 8 do 10 centymetrów.	



Opatrunek na palec	12 sztuk	Zastosowanie.
Chusty na opatrunki	2 sztuki	Z napisem według Esmarcha.
Nieprzepuszczająca wody nielepiąca się materya	1 metr	Do przykrywania okładów.
Bizmutowa opaska na oparzenia	2 metry	Do kładzenia wprost na rany z oparzenia.
Plaster kauczukowy do przylepiania	5 metrów	W formie pasków szerokich na 5 centymetrów w puszkach blaszanych.
Szyny z drzewa lub z tektury	2 sztuki	1/2 metra długości, 6 centymetrów szerokości.
Szpilki zabezpieczające (przyjaciółki)	24 sztuk	
<b>Inne środki zaradcze dla chorych.</b>		
Naczynie z podziałką	1 sztuka	zawartości do 100 centymetrów i z podziałką do 10 centymetrów
Łyżeczka rogowa	1 sztuka	wielkości łyżeczki do kawy
Kopystka do maści	1 sztuka	
Flaszki na lekarstwa	10 sztuk	cztery po 20, dwie po 50, cztery po 100 gramów
Korki	20 sztuk	
Kropłomierz	6 sztuk	
Białe kartki do nalepiania	50 sztuk	
Czerwone kartki do nalepiania z napisem „Zewnętrznie“	50 sztuk	
Kartki z napisem „Trucizna“ i z trupią głową	20 sztuk	
Wąż Esmarcha	1 sztuka	
Natryskiwacz	1 sztuka	na 3/4 litra, wąż gumowy 1 1/2 metra, 1 kurek i 2 nasadki z durytu
Flaszka na mocz	1 sztuka	dla mężczyzn
Podpaska	6 sztuk	
Paski przepuklinowe	2 sztuki	jeden dla prawej, drugi dla lewej strony
Strzykawki dla rzeźączki	4 sztuki	z szkła z nasadkami z durytu
Cewnik gumowy Jaque'go	2 sztuki	Nr. 16. i 18.
Pędzel włosiany	1 sztuka	
Cieplomierz maksymalny	2 sztuki	cieplomierz dla gorączki podzwrotnikowej

**W dobrze zamykającej się skrzynce na narzędzia.**

Nożyce	1 sztuka	rozkładające się
Brzytwa	1 sztuka	
Nożyk chirurgiczny	2 sztuki	jeden zagięty, jeden prosty
Szczypeczki	1 sztuka	
Kleszczyki	2 sztuki	
Szpilki do ran	3 sztuk	zakrzywione, rozmaitej grubości
Jedwab do szycia	2 cewki	Nr. 2 i Nr. 3 w rurce szklanej w rozczywie przeciwnym

**Wskazówki dla niesienia pierwszej pomocy oraz dla zdrowotności na statku.**

**Środki żywności dla chorych:**

Herbata	$\frac{1}{4}$ kilograma
Grysik	3 kilogramy w zalutowanych puszkach po $\frac{1}{2}$ kilograma
Zgęszczone mleko	3 kilogramy
Wino malaga (Lacrimae Christi)	2 flaszki

## Lekarstwa i środki zaradcze dla chorych

### na wszystkich statkach, które muszą mieć lekarza.

Nazwa łacińska	Forma	Do 200	Do 1000	Ponad 1000
		osób na statku		
Acidum acetylicum salicylicum . . .	Tabletki 0-5	50 g	200 g	200 g
+Acidum benzoicum . . . . .	Tabletki po 0-1	50 szt.	50 szt.	50 szt.
Acidum boricum . . . . .	. . . . .	200 g	500 g	1000 g
Acidum citricum . . . . .	. . . . .	. . . . .	200 g	200 g
+Acidum diaethylbarbituricum . .	Tabletki 0-5	20 szt.	30 szt.	30 szt.
Acidum hydrochloricum dilutum . .	. . . . .	50 g	100 g	100 g
Acidum salicylicum . . . . .	. . . . .	20 g	50 g	100 g
Acidum tannicum . . . . .	. . . . .	20 g	100 g	100 g
Acidum tartaricum . . . . .	. . . . .	50 g	300 g	500 g
+Adrenalin 1% . . . . .	Ad vitrum fuscum	. . . . .	25 g	50 g
Aether . . . . .	. . . . .	500 g	2000 g	3000 g
Aether pro narcosi . . . . .	. . . . .	100 g	300 g	500 g
Aethylum chloratum . . . . .	Bańki z około 10 g	6 szt.	6 szt.	12 szt.
Alumen crudum pulv. . . . .	. . . . .	. . . . .	200 g	300 g
+Amidopyrin . . . . .	Tabletki 0-3	30 szt.	30 szt.	30 szt.
Amylum oryzae . . . . .	. . . . .	500 g	1000 g	1500 g
Ammonia . . . . .	. . . . .	50 g	100 g	100 g
Antipyrin . . . . .	Tabletki 0-5	20 g	100 g	150 g
Antipyrin coffeino citricum . . . .	Tabletki 1-0	. . . . .	20 g	40 g
+Apomorphinum hydrochloricum .	W bańkach po 0-01	6 szt.	12 szt.	18 szt.
Aqua calcis . . . . .	. . . . .	300 g	1000 g	2000 g
Aqua destillata . . . . .	. . . . .	1000 g	4000 g	6000 g



Nazwa łacińska	Forma	Do 200	Do 1000	Ponad 1000
		osób na statku		
+Aqua laurocerasi . . . . .	. . . . .	50 g	100 g	200 g
+Argentum nitricum crystallisatum . . . . .	. . . . .	5 g	10 g	10 g
+Argentum nitricum fusum . . . . .	. . . . .	10 g	20 g	20 g
+Atropinum sulfuricum . . . . .	Tabliczki 0-0003	20 szt.	25 szt.	50 szt.
+Atropinum sulfuricum . . . . .	Bańki 0-01	6 szt.	12 szt.	24 szt.
+Atropinum sulfuricum . . . . .	Solutio 1% Przy każdej podróży zmieniać	. . . . .	10 g	20 g
Balsamum copaivae . . . . .	. . . . .	. . . . .	100 g	100 g
Balsamum peruvianum . . . . .	. . . . .	50 g	100 g	150 g
Benzinum . . . . .	. . . . .	250 g	2000 g	2000 g
Bismutum subgallicum . . . . .	. . . . .	100 g	100 g	200 g
Bismutum subnitricum . . . . .	. . . . .	100 g	200 g	250 g
Camphora . . . . .	. . . . .	20 g	50 g	100 g
Camphora . . . . .	Phiolen camphora 0-2	6 szt.	12 szt.	18 szt.
Camphora . . . . .	Cum oleo amygd. 0-2	6 szt.	12 szt.	18 szt.
Cascara sagrada . . . . .	Pastyłki po 0-5	50 szt.	100 szt.	100 szt.
Charta sinapisata . . . . .	. . . . .	12 szt.	36 szt.	48 szt.
Chininum hydrochloricum 0-2 . . . . .	Tabliczki	400 szt.	400 szt.	400 szt.
Chininum hydrochloricum . . . . .	. . . . .	100 g	200 g	300 g
Chininum bihydrochloricum . . . . .	Bańki po 0-5	12 szt.	12 szt.	24 szt.
+Chlorarum hydratum . . . . .	Tabliczki 1-0 w rurce szklanej	10 g	20 g	20 g
+Chloroformium . . . . .	. . . . .	. . . . .	200 g	300 g
+Chloroformium pro narcosi . . . . .	W pojedynczych flaszkach po 100 g	100 g	200 g	400 g
+Cocainum hydrochloricum . . . . .	. . . . .	2 g	5 g	10 g
+Cocainum hydrochloricum . . . . .	Bańki 0-02	6 szt.	12 szt.	24 szt.
+Codeini hydrochlorici . . . . .	Tabliczki 0-01	100 szt.	100 szt.	150 szt.
+Coffeinum natriobenzoicum . . . . .	Bańki po 0-2	12 szt.	18 szt.	24 szt.
+Cuprum sulfuricum cristallisatum . . . . .	Pręciki	1 szt.	3 szt.	6 szt.

Nazwa łacińska	Forma	Do 200	Do 1000	Ponad 1000
		osób na statku		
+Cuprum sulfuricum in pulvere . . . . .	. . . . .	5 g	10 g	10 g
+Extractum Belladonnae . . . . .	. . . . .	. . . . .	30 g	30 g
Extractum hydrostictis canadensis fluidum . . . . .	. . . . .	50 g	100 g	100 g
+Extractum secalis cornuti fluidum . . . . .	Zmieniać każdego roku	. . . . .	20 g	20 g
+Ergotinum Bombelon . . . . .	Bańki po 0·2	12 szt.	12 szt.	12 szt.
+Eserinum salicylicum . . . . .	Tabliczki 0·0001	6 szt.	6 szt.	12 szt.
Ferrum sesquichloratum solutum . . . . .	. . . . .	. . . . .	30 g	30 g
Flores Chamomilae . . . . .	. . . . .	. . . . .	500 g	500 g
Foliae uvae ursi . . . . .	. . . . .	. . . . .	1000 g	1000 g
Gelatina . . . . .	Bańki à 5 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> po 5 cm <sup>3</sup>	. . . . .	8 szt.	8 szt.
Glycerinum . . . . .	. . . . .	50 g	300 g	500 g
Gummi arabicum . . . . .	. . . . .	50 g	200 g	300 g
+Hexamethylenetetramin . . . . .	Tabliczki 0·5	50 g	50 g	50 g
+Hydrargyrum bichloratum ammoniatum . . . . .	. . . . .	. . . . .	10 g	10 g
+Hydrargyrum bichloratum corrosivum (Pastilli) 1·0 . . . . .	Sublimat	200 g	300 g	500 g
+Hydrargyrum chloratum mite . . . . .	Calomel (tabliczki 0·3) ad vitrum flavum	20 szt.	50 g	100 g
+Hydrargyrum chloratum mite 0·01, cum sacchero lactis 0·3 . . . . .	Calomel (tabliczki 0·01)	30 szt.	150 szt.	200 szt.
+Hydrargyrum oxycyanatum . . . . .	. . . . .	. . . . .	10 g	10 g
+Hydrargyrum oxydatum flavum . . . . .	. . . . .	. . . . .	5 g	5 g
Hydrogenium hyperoxydatum . . . . .	Tabliczki w rurce szklanej	10 g	20 g	30 g
+Jodoformium . . . . .	Ostrożnie na morzu!	10 g	20 g	20 g
Kalium jodatum . . . . .	Tabliczki 0·05	100 szt.	100 g	100 g
Kalium hydrotartaricum (Cremor tartari) . . . . .	. . . . .	. . . . .	500 g	500 g
Kalium hypermanganicum . . . . .	. . . . .	100 g	200 g	200 g

Nazwa łacińska	Forma	Do 200	Do 1000	Ponad 1000
		osób na statku		
+Kreosotum . . . . .	. . . . .	10 g	20 g	20 g
Lanolinum anhydricum . . . . .	Dobrze zamykać, nie w puszkach blaszanych	200 g	500 g	500 g
Liquor ammoniae anisatus . . . . .	. . . . .	20 g	150 g	150 g
Liquor kresoli saponatus . . . . .	. . . . .	250 g	500 g	500 g
Lycopodium . . . . .	. . . . .	. . . . .	50 g	50 g
Magnesium oxydatum . . . . .	. . . . .	100 g	1000 g	1000 g
Magnesium sulfuricum . . . . .	. . . . .	2000 g	4000 g	4000 g
Methylenum, coeruleum . . . . .	Tabliczki 0·10 do 0·25	25 szt.	25 szt.	25 szt.
+Morphium hydrochloricum 0·01 . . . . .	Tabliczki	30 szt.	150 szt.	200 szt.
+Morphium hydrochloricum . . . . .	Bańki po 0·01	12 szt.	36 szt.	36 szt.
+Morphium hydrochloricum . . . . .	Bańki po 0·02	. . . . .	12 szt.	24 szt.
βNaphtholum . . . . .	. . . . .	20 g	50 g	50 g
Natrium bicarbonicum . . . . .	. . . . .	300 g	1000 g	1500 g
Natrium bromatum . . . . .	Tabliczki 1·0 w rurce szklanej	20 szt.	50 g	50 g
Natrium chloratum . . . . .	. . . . .	100 g	200 g	300 g
Natrium salicylicum . . . . .	. . . . .	100 g	200 g	200 g
Oleum lini . . . . .	. . . . .	500 g	1000 g	1000 g
Oleum olivae . . . . .	. . . . .	300 g	1000 g	1000 g
Oleum ricini . . . . .	. . . . .	1000 g	3000 g	3000 g
Oleum Santali . . . . .	. . . . .	50 g	100 g	150 g
Oleum Terebinthinae . . . . .	. . . . .	. . . . .	200 g	200 g
Oxygenium . . . . .	W cylindrach żelaznych z manometrem	. . . . .	200 litrów	400 litrów
Pepsinum hydrochloricum . . . . .	. . . . .	. . . . .	40 g	40 g
+Phenacetinum . . . . .	Tabliczki 0·5	. . . . .	10 g	10 g
Phenacetini 0·2, Coffeini, Chinini aa 0·05 . . . . .	Tabliczki	20 szt.	100 szt.	100 szt.



Nazwa łacińska	Forma	Do 200	Do 1000	Ponad 1000
		osób na statku		
<b>+</b> Phenolum phthaleinum . . . . .	Tabliczki 0-1	50 szt.	100 szt.	150 szt.
Phenylum salicylicum . . . . .	Tabliczki 0-5	50 g	100 g	100 g
<b>+</b> Pilocarpinum hydrochloricum . .	Bańki 0-001	. . . . .	6 szt.	6 szt.
Plumbum aceticum aluminicum compositum . . . . .	Tabliczki	30 g	40 g	60 g
Pulvis aerophorus Seidlitzensis . . .	. . . . .	24 proszków	24 proszków	36 proszków
Pulvis adspersorius salicylatus . . .	. . . . .	300 g	500 g	500 g
Pulvis Ipecacuanhae opiatas (Doweri)	Tabliczki 0-25	50 szt.	50 szt.	50 szt.
Radix Ipecacuanhae i. p. . . . .	. . . . .	. . . . .	50 g	50 g
Radix Rhei i. p. . . . .	. . . . .	. . . . .	100 g	100 g
Radix Senegae i. p. . . . .	. . . . .	. . . . .	50 g	50 g
Sal Carolinensis factitium . . . . .	. . . . .	. . . . .	300 g	500 g
<b>+</b> Santoninum . . . . .	Pastilli 0-025	. . . . .	30 szt.	30 szt.
Sapo Kalinus . . . . .	. . . . .	300 g	600 g	1000 g
Semen lini . . . . .	. . . . .	1000 g	1000 g	2000 g
<b>+</b> Solutio arsenicalis Fowleri . . . .	. . . . .	20 g	50 g	50 g
<b>+</b> Scopolaminum hydrobromicum .	Bańki 0-0003	6 szt.	12 szt.	18 szt.
Spiritus camphoratus . . . . .	. . . . .	300 g	1000 g	1000 g
Spiritus saponis Kalini . . . . .	. . . . .	300 g	500 g	500 g
Spiritus sinapis . . . . .	. . . . .	200 g	200 g	200 g
Spiritus vini . . . . .	. . . . .	1000 g	3000 g	4000 g
<b>+</b> Strychninum nitricum . . . . .	Bańki 0-001	6 szt.	12 szt.	18 szt.
<b>+</b> Stibium kalio-tartaricum . . . . .	. . . . .	10 g	20 g	30 g
Styrax liquidus . . . . .	. . . . .	100 g	200 g	300 g
Sulfur depuratum . . . . .	. . . . .	. . . . .	200 g	200 g
Syrupus simplex . . . . .	. . . . .	. . . . .	1000 g	1000 g
Tinctura amara . . . . .	. . . . .	100 g	200 g	300 g

Nazwa łacińska	Forma	Do 200	Do 1000	Ponad 1000
		osób na statku		
Tinctura Chamomillae . . . . .	. . . . .	. . . . .	50 g	50 g
Tinctura chinae composita . . . . .	. . . . .	100 g	200 g	200 g
Tinctura cinnamomi . . . . .	. . . . .	50 g	150 g	150 g
+Tinctura digitalis (lub Digalen, Digt, Dialysat) . . . . .	. . . . .	50 g	50 g	50 g
+Tinctura Jodi . . . . .	Ostrożnie na morzu!	50 g	100 g	100 g
+Tinctura opii Simplex . . . . .	. . . . .	100 g	200 g	200 g
Tinctura pomi ferrata . . . . .	. . . . .	. . . . .	100 g	200 g
+Tinctura Strophanti . . . . .	. . . . .	50 g	50 g	50 g
+Tinctura Strychni (nuc. vom.) . . . . .	. . . . .	20 g	20 g	20 g
Tinctura valerianae . . . . .	. . . . .	20 g	20 g	20 g
+Unguentum Hydrargyri . . . . .	. . . . .	. . . . .	200 g	200 g
+Unguentum Hydrargyri mitius . . . . .	. . . . .	100 g	250 g	300 g
+Unguentum Hydrargyri oxydati flavi . . . . .	Hydrargyri oxydati flavi 0·1, Vaselini 10·0	10 g	20 g	20 g
Unguentum Plumbi oxydati . . . . .	. . . . .	. . . . .	100 g	100 g
Unguentum Zinci oxydati . . . . .	. . . . .	100 g	100 g	100 g
Vaselinum . . . . .	. . . . .	500 g	1500 g	2000 g
Vaselinum . . . . .	Waselina bez kwasów	100 g	200 g	300 g
Zincum oxydatum . . . . .	. . . . .	50 g	50 g	50 g
+Zincum sulfuricum . . . . .	. . . . .	30 g	50 g	50 g
<b>Surowice:</b>				
		Do 200	Do 1000	Ponad 1000
		osób na statku		
Krowianka . . . . .		Tyle porcyi, ile wynosi połowa osób na statku.		
Surowica przeciwbłonicza po 10·0 A. E. . . . .		2 flaszki	12 flaszek	24 flaszek

Nazwa łacińska	Do 200	Do 1000	Ponad 1000		
	osób na statku				
Odczynniki:					
Acidum aceticum dilutum . . . . .	100 g	100 g	100 g		
Acidum nitricum . . . . .	100 g	100 g	100 g		
Kalium ferrocyanatum sol. 10 ‰ . . . . .	100 g	100 g	100 g		
Nylander . . . . .	100 g	100 g	100 g		
Fehling I. . . . .	50 g	100 g	100 g		
Fehling II. . . . .	50 g	100 g	100 g		
Kalium hydroxydatum sol. 10‰ . . . . .	100 g	100 g	100 g		
Papier do filtrowania . . . . .	2 arkusze	4 arkusze	8 arkuszy		
Papier lakmusowy, czerwony i niebieski w paskach o długości 1 m	2 puszki	4 puszki	4 puszki		
Lejek szklanny . . . . .	2 szt.	2 szt.	2 szt.		
Probieyki . . . . .	12 szt.	24 szt.	24 szt.		
Podstawki do tego . . . . .	1 szt.	1 szt.	1 szt.		
Środki odkażające:					
Nazwa łacińska	Do 200	Do 500	Do 1000	Do 1500	Do 2000
	osób na statku				
Liquor kreosoli saponatus . . . . .	Litrów 10	Litrów 15	Litrów 25	Litrów 30	Litrów 35
Acidum Hydrochloricum conc. . . . .	0·5	0·5	1	1·5	2
Formaldehydum solutum . . . . .	2	2·5	3	4	5
Spirytus do palenia . . . . .	3	4	5	6	7
Siarka . . . . .	5 kg	5 kg	5 kg	10 kg	10 kg
Środki opatrunkowe:					
Nazwa		Do 200	Do 1000	Ponad 1000	
		osób na statku			
Gaza pochłaniająca wodę . . . . .	W formie pasków o szerokości 8 cm, długości 5 m, w zwojach zamkniętych z rozporkiem z boku	15 m	20 m	25 m	



Nazwa	Forma	Do 200	Do 1000	Ponad 1000
		osób na statku		
Gaza pochłaniająca wodę . . . . .	W paczkach każda po 1 m <sup>2</sup>	6 m	20 m	30 m
Gaza jodoformowa . . . . .	W formie pasków o szerokości 8 cm, długości 2-5 m, opakowana w zwojach zamkniętych z rozporkiem z boku	25 m	5 m	10 m
Wata pochłaniająca wodę . . . . .	W kilku paczkach	2 kg	5 kg	10 kg
Wata nieodfuszczona . . . . .	. . . . .	1 kg	2 kg	3 kg
Opaski z kalikotu . . . . .	Długości 5 m, szerokości 6 cm	10 szt.	20 szt.	20 szt.
Opaski z kalikotu . . . . .	Długości 5 m, szerokości 8 do 10 cm	40 szt.	80 szt.	120 szt.
Opaski flanelowe . . . . .	Długości 5 m, szerokości 8 do 10 cm	4 szt.	10 szt.	20 szt.
Opaski z organtyny . . . . .	Długości 5 m, szerokości 8 do 10 cm	6 szt.	10 szt.	18 szt.
Opaski z gipsu . . . . .	W zalutowanych puszkach	10 szt.	20 szt.	30 szt.
Chusty na opatrunki . . . . .	. . . . .	2 szt.	4 szt.	8 szt.
Opatrunek na palec . . . . .	. . . . .	12 szt.	24 szt.	24 szt.
Nieprzemakalny materiał nielepiający się, albo listki kauczuku . . . . .	. . . . .	1 m <sup>2</sup>	2 m <sup>2</sup>	3 m <sup>2</sup>
Plaster kauczukowy do przylepiania . . . . .	W formie pasków o długości 5 m, szerokości 5 cm w puszcze hlazanej	5 m	10 m	15 m
Podzielony plaster angielski do przylepiania . . . . .	Paczki po 2 płatki	2 paczki	4 paczki	6 paczek
Bizmutowe opaski na oparzenia . . . . .	Po 1 m	2 m	4 m	6 m
Szyny z drutu . . . . .	Do opatrunków na ramiona	1 szt.	2 szt.	2 szt.
Szyny z drzewa . . . . .	. . . . .	4 szt.	6 szt.	12 szt.
Szyny T. . . . .	. . . . .	. . . . .	2 szt.	2 szt.
Szyny z tektury . . . . .	Proste, długości około 1/2 m	10 szt.	20 szt.	30 szt.
Szyny z tektury . . . . .	Oblakowane	4 szt.	8 szt.	12 szt.
Tektura . . . . .	. . . . .	1 arkusz	3 arkusze	4 arkusze
But Petitscha . . . . .	. . . . .	. . . . .	1 szt.	1 szt.
Gips . . . . .	W naczyniu szklannem z naszmerglowaną załyczką	3 kg	5 kg	10 kg
Szewskie okrawki . . . . .	. . . . .	1/4 kg	1/2 kg	1 kg

Nazwa	Forma	Do 200	Do 1000	Ponad 1000
		osób na statku		
Szpilki zabezpieczające . . . . .	. . . . .	36 szt.	60 szt.	60 szt.
Nożyce do opatrunków . . . . .	. . . . .	1 szt.	1 szt.	1 szt.
<b>Przybory apteczne:</b>				
Nazwa	Forma	Do 200	Do 1000	Ponad 1000
		osób na statku		
Waga z ciężarkami . . . . .	Zdolna udźwignąć 10 g	Sztuk 1	Sztuk 1	Sztuk 1
Naczynia do mierzenia . . . . .	Po 100 cm <sup>3</sup> z podziałką według 10 cm <sup>3</sup>	1	1	1
Naczynia do mierzenia . . . . .	Po 10 cm <sup>3</sup> z podziałką według 1 cm <sup>3</sup>	1	1	1
Lejek . . . . .	Szklanny	2	2	3
Moździerz z tłuczkiem . . . . .	Porcelanowy	1	1	1
Kopystka do maści . . . . .	. . . . .	2	2	2
Łyżeczka rogowa . . . . .	1 wielkości łyżeczki do kawy, 2 wielkości łyżeczki do herbaty	2	2	2
Kropleńce . . . . .	. . . . .	6	6	10
Flaszeczki na lekarstwa . . . . .	Różnej wielkości o objętości 200 cm <sup>3</sup>	24	48	100
Korki . . . . .	. . . . .	60	60	120
Tygle na maści . . . . .	. . . . .	2	4	6
Maszynki spirytusowe . . . . .	Szklane z knotem i przykrywką szklaną	1	1	1
Trójnóg . . . . .	Małego rozmiaru	1	1	1
Pudełka drewniane . . . . .	Różnej wielkości	12	24	48
Pudełka z kartonu . . . . .	Różnej wielkości	12	24	36
Torebki papierowe . . . . .	. . . . .	60	100	200
Charta cerata . . . . .	W arkuszach	1	2	4
Oplatki . . . . .	. . . . .	100	200	400
Kartki białe . . . . .	. . . . .	100	200	400
Kartki czerwone z napisem „zewnątrznie“ . . . . .	. . . . .	100	200	400
Kartki z oznaczeniem trucizny i trupa głową . . . . .	. . . . .	20	20	40

Nazwa	Forma	Do 200	Do 1000	Ponad 1000
		osób na statku		
Przybory dla chorych:				
Woreczek z lodem . . . . .	. . . . .	Sztuk 1	Sztuk 2	Sztuk 3
Flaszka do ogrzewania . . . . .	. . . . .	1	2	4
Nieprzemakalna materya . . . . .	1·80 m × 1 m	1	1	2
Tacka z dzióbkiem . . . . .	Porcelanowa	1	2	4
Rurka do picia . . . . .	Szklanna	1	2	4
Basen . . . . .	. . . . .	1	2	4
Flaszki na mocz . . . . .	Dla mężczyzn	1	2	3
Natryskiwacz . . . . .	Z 2 węzami gumowymi o długości 1·50 m, z 2 kurkami pośrednimi, 1 strzykawką do ran i 1 seryngą	1	2	4
Podpaski . . . . .	. . . . .	6	12	24
Paski przepuklinowe . . . . .	Na prawą stronę	1	2	4
Paski przepuklinowe . . . . .	Na lewą stronę	1	2	4
Paski przepuklinowe . . . . .	Na obie strony	1	1	2
Flaszki na mleko . . . . .	. . . . .	4	20	40
Smoczek gumowy . . . . .	W formie naparstka	8	30	50
Pędzel włosiany . . . . .	. . . . .	4	10	15
Przybory lekarskie:				
Nazwa		Do 200	Ponad 200	
		osób na statku		
Ciepłomierz maksymalny (dla gorączki podzwrotnikowej) . . . . .		Sztuk 2	Sztuk 6	
Słuchawka . . . . .		1	1	
Szczotki do rąk . . . . .		2	3	
Maska dla usypiania . . . . .		1	1	
Strzykawki Rekord albo Lyer po 1 cm³ . . . . .		1	2	



Nazwa	Do 200	Ponad 200
	osób na statku	
Strzykawki Rekord lub Lyer po 5 $cm^3$ . . . . .	Sztuk 1	Sztuk 2
Rureczki zapasowe do tego . . . . .	6	6
Lancet metalowy, oniklowany, do odpuszczania krwi . . . . .	1	1
Podziałka dla hemoglobiny Talquista . . . . .	1	1
Obsadka do kamienia piekielnego . . . . .	1	1
Szklanne strzykawki dla rzeźączki z nasadkami z durytu . . . . .	6	12
Cewnik Jacquego Nr. 16. . . . .	1	4
Cewnik Jacquego Nr. 18. . . . .	1	4
Sonda woskowa . . . . .	1	3
Przyrząd do otwierania ust . . . . .	1	1
Kleszcze językowe . . . . .	1	1
Sonda dla żołądka z lejkiem . . . . .	1	1
Przepychadło przełykowe . . . . .	1	1
Zwierciadło z przepaską na czoło . . . . .	1	1
Wziernik krtaniowy . . . . .	2	2
Pędzel do gardła . . . . .	2	2
Lejek do uszu . . . . .	3	3
Szczypczyki zakrzywione . . . . .	1	1
Rozwieracz powiekowy . . . . .	—	1
Rurki do tchawicy . . . . .	—	2
Wąż Esmarcha . . . . .	1	1
Natryskiwacz szklanny z węzłem o długości $1\frac{1}{2} m$ . . . . .	1	1
Balon gumowy . . . . .	1	2
Miedniczka do mycia . . . . .	1	2
Tacka na narzędzia . . . . .	1	1
Miedniczka dla ran . . . . .	2	2

Nazwa	Do 200	Ponad 200
	osób na statku	
Sączek . . . . .	—	2 metry
Bierowska bańka do ssania o średnicy około 5 cm . . . . .	Sztuk 1	Sztuk 1
Sterylicator do narzędzi . . . . . takiej wielkości, aby można było wyjąławiać także ginekologiczne i położnicze narzędzia	1	1
Palnik do tego . . . . .	1	1
<p style="text-align: center;"><b>Narzędzia:</b> Wszystkie tylko z metalu, oniklowane. W dobrze zamykającej się skrzyni.</p>		
Nóż ostro-kończasty . . . . .	1	1
Nóż zagięty . . . . .	2	3
Noż z gałką . . . . .	1	1
Herniotom . . . . .	—	1
Nożyce proste . . . . .	1	1
Nożyce zakrzywione (Coopera) . . . . .	1	1
Kleszcze do tętnic Pèana . . . . .	4	6
Szczypczyki anatomiczne . . . . .	1	2
Szczypczyki haczykowate . . . . .	2	2
Sonda węzłkowata . . . . .	1	1
Sonda rowkowana . . . . .	1	1
Łyzeczka do języka . . . . .	1	1
Igły do ran w puszcze szklanej . . . . .	24	48
Jedwab (Nr. 2., Nr. 3.) w rurkach szklanych, wyjąłowiony, na cewkach . . . . .	2	4
Struny baranie w rurkach szklanych, wyjąłowione . . . . .	2	2
Igielnik . . . . .	1	1
Brzytwa . . . . .	1	1
Łyzka kończasta . . . . .	1	1
Szczypczyki rogowe . . . . .	1	1

Nazwa	Do 200	Ponad 200
	osób na statku	
Dłuto do oczu . . . . .	Sztuk 1	Sztuk 1
Trójgraniec . . . . .	1	1
Igła do przetaczania krwi z nasadką oliwną . . . . .	1	1
Kleszcze do rwania zębów . . . . .	5	5
Piórka do szczepienia, wyjąłowane, w rurce szklanej . . . . .	100	400
albo nożyk do szczepienia z końcem, zrobionym z stopu platyny z irydem . . . . .	1	1
<b>Przybory do amputacji:</b>		
Nóż wielki . . . . .	—	1
Nóż średni . . . . .	—	1
Nóż do cięcia płatowego, obosieczny . . . . .	—	1
Nóż do cięcia między kośćmi . . . . .	—	1
Piłka wielka . . . . .	—	1
Piłka nożowata . . . . .	—	1
Ostre haczyki z czterema zębami . . . . .	—	2
Haczyk tępy . . . . .	—	1
Tnące kleszcze do kości . . . . .	—	1
Dłuto do kości, wydrążone . . . . .	—	1
Jedwab (Nr. 2., 3., 4.) . . . . .	—	3 paczki
<b>Przybory ginekologiczne i położnicze:</b>		
Vaginal speculum, dwudzielne . . . . .	Sztuk 1	Sztuk 1
Speculum w formie wklęsłej rynienki . . . . .	1	1
Kleszcze kuliste, długie . . . . .	1	1
Kleszcze wieńcowe, długie . . . . .	1	1
Szczypczyki zaciskowe, długie . . . . .	1	1
Szczypczyki z skrobaczką, szerokie . . . . .	1	1



Nazwa	Do 200	Ponad 200	
	osób na statku		
Sonda maciczna . . . . .	Sztuk 1	Sztuk 1	
Rurka do płukania macicy . . . . .	1	1	
Cewnik, dla kobiet . . . . .	2	2	
Szklanna trestka do wtryskiwania . . . . .	1	2	
Szczypce . . . . .	—	1	
Narzędzie do wymóżdżania . . . . .	—	1	
Ugniatacz czaszki . . . . .	—	1	
Haczyk Brauna . . . . .	—	1	
Pętla obrotowa . . . . .	—	1	
Ubrania dla lekarza:			
Płaszcz operacyjny . . . . .	1	2	
Płaszcz, używane przy badaniu chorych . . . . .	3	3	
Wierzchnie obuwie dla ubikacji zarażonych . . . . .	1 para	1 para	
Książki:			
Dziennik chorych.			
Dziennik lekarski.			
Kartki dla statystyki chorych.			
Austriacka farmakopea, wydanie ostatnie.			
Wskazówki dla niesienia pierwszej pomocy oraz dla zdrowotności na statku.			
Podręcznik naukowy o chorobach podzwrotnikowych.			
Środki żywności:			
Nazwa	Do 200	Ponad 200	
	osób na statku		
Grysik, sago lub tapioka . . . . .	kg 3	kg 5	W zalutowanych puszkach po 1/2 kg lub w szczelnie zamkniętych fiaskach.
Mączka dla dzieci „Kufeke“ . . . . .	1	3	
Mleko zgęszczone . . . . .	3	5	
Wino Malaga (lacrimae Christi) . . . . .	2 flaszki	3 flaszki	

## Środki opatrunkowe na łodziach ratunkowych.

Przechowywać w nieprzemakalnych osłonach:

8 wielkich opatrunków pojedynczych, sprasowanych.

5 średnich           "           "

5 małych           "           "

2 paczki, zawierające każda po 2 chusty opatrunkowe Esmarcha, sprasowane.

